

auto revue

NEIL YOUNG
und seine wirklich
arge Auto-Biographie



FEBRUAR 2016 ÖSTERREICHS FÜHRENDES AUTOMAGAZIN

MERCEDES GREIFT AN

**WIE MAN AUDI UND BMW
SCHLAGEN WILL**

DIE NEUE E-KLASSE

**ALLE MODELLE
BIS 2019**



GROSSER KOMBI-VERGLEICH
AUDI A4 AVANT 2,0 TDI QUATTRO
BMW 320 D TOURING X-DRIVE
MERCEDES C 250 D 4MATIC

NEU & SCHON GEFAHREN RENAULT MÉGANE **TEST** INFINITI Q30 • ALFA ROMEO 4C SPIDER
DAUERTEST VW GOLF GTE • TOYOTA AVENSIS **ABSCHIED** LAND ROVER DEFENDER **SPORT**
TRACK-TEST FORD FIESTA R5 • VWs WELTMEISTERMACHER JOST CAPITO **REISE** AUF SAFARI
MIT DEM VW AMAROK **KLASSIK** TALBOT SUNBEAM LOTUS • KAUFBERATUNG JAGUAR XJ-S



 **4 JAHRES**
WERTPAKET

Kraftstoffverbrauch (NEFZ) 4,1–6,3 l/100 km, CO₂-Emission 106–146 g/km



Verführt sofort. Das neue C-Klasse Coupé.

Dieser Anblick ist eine Aufforderung: Steigen Sie ein und genießen Sie den puren Fahrspaß des neuen C-Klasse Coupés. Jetzt neu in der Familie der C-Klasse überzeugt das Coupé mit kultivierter Dynamik und modernem Luxus. Lassen Sie sich zu einer Probefahrt verführen – die C-Klasse Modelle warten auf Sie.
www.mercedes-benz.at/c-coupe

C-Klasse Coupé im Leasing ab
Euro 179,-/Monat*

* Kalkulationsbasis C 220 d Coupé, Listenpreis Euro 41.350,-. Unverbindliches Nutzenleasingangebot von Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH; Restwert garantiert; sämtliche Werte inkl. NoVA und MwSt.; einmalige, gesetzliche Vertragsgebühr nicht enthalten, zzgl. einmaliger Bearbeitungsgebühr in Höhe von Euro 150,- inkl. MwSt.; Laufzeit 36 Monate; Laufleistung 10.000 km p.a.; Anzahlung 30 %. Zinssatz variabel, gebunden an den Monatsdurchschnitt des von der Oesterreichischen Nationalbank veröffentlichten 3-Monats-Euribor; vorbehaltlich einer entsprechenden Bonitätsprüfung durch MBFSA, Details und weitere Informationen können Sie den AGB entnehmen (www.mercedes-benz.at/leasing-agb). Angebot gültig bis 30.06.2016 bzw. bis auf Widerruf. Druckfehler und Änderungen vorbehalten.

Mercedes-Benz

Das Beste oder nichts.





EINE IKONE GEWINNT AN GRÖSSE

| DIE NAVITIMER 46 mm

BREITLING BOUTIQUE

KOHLMARKT 3 • TEL. +43 1 533 60 01

VIENNA

INHALT



92

Amarok Adventure in Afrika: Vier Nationalparks, eine Wildnis.

REVUE

12 Modelle, Trends, Technik
Alle Neuigkeiten im Februar.

COVERSTORY

20 Mercedes greift an
Von IMAX für Mäuse bis zu den technischen Hard Facts: Die neue E-Klasse im Detail, alle neuen Modelle bis 2019 und Dieter Zetsche im Interview.

NEU

28 Renault Mégane
20 Mercedes-Benz E-Klasse
12 Lexus LC 500

REPORT

32 Wirtschaft, Markt, Menschen
Das Laden von Elektroautos daheim und die bürokratischen Hürden davor.
34 Nägel, aber keine Köpfe
Die neuen Abgastests und ihre Tücken.

TEST

44 Infiniti Q30
46 Peugeot 308 2,0 HDi 180 GT SW
47 VW Caddy TDI
47 Seat Ibiza 1,2 TDI
47 Ford C-Max 1,0 EcoBoost
48 Honda Jazz 1,3 i-VTEC
49 Opel Adam Rocks S
50 Seat Alhambra TDI DSG
51 VW Sharan TDI SCR
52 Toyota Avenis TS 2,0 D-4D
Dauertest-Einstieg.
56 VW Golf GTE
Dauertest-Abschluss.
59 Mercedes GLE 350D 4matic
60 Fiat 500 Eco 1,2
60 Ford S-Max 2,0 TDCi AWD
61 Ford Mondeo Vignale Traveller
61 Volvo S60 T6 Geartronic R-Design
61 Kia pro_ceed 1,0 T-GDI ISG
62 Land Rover Defender 110
Die Träne zum Abschied.
68 Alfa Romeo C4 Spider

Alle Autos in diesem Heft

68 Alfa Romeo 4C Spider
38 Audi A4 Avant 2,0 TDI Quattro
16 Audi h-tron quattro concept
18 BMW M2 Coupé
38 BMW 320d Touring x-Drive
16 Chevrolet Bolt
60 Fiat 500 Eco 1,2
14 Ford Ranger + Focus RS
47 Ford C-Max 1,0 EcoBoost
60 Ford S-Max 2,0 TDCi AWD

61 Ford Mondeo Vignale Traveller
48 Honda Jazz 1,3 i-TEC
44 Infiniti Q30
14 Infiniti Q60
61 Kia pro_ceed 1,0 T-GDI TSG
62 Land Rover Defender 110 Heritage
12 Lexus LC 500
20 Mercedes-Benz E-Klasse
38 Mercedes-Benz C 250D 4matic
59 Mercedes-Benz GLE 350D 4matic
8 Mini Clubman
49 Opel Adam Rocks S

46 Peugeot 308 2,0 HDi 180 GT SW
18 Porsche 911 Turbo
28 Renault Mégane
47 Seat Ibiza 1,2 TDI
50 Seat Alhambra TDI DSG
15 Suzuki Baleno + Ignis
52 Toyota Avensis TS 2,0 D-4D
18 VLF Force One
61 Volvo S60 T6 Geartronic R-Design
47 VW Caddy TDI
51 VW Sharan TDI SCR
56 VW Golf GTE

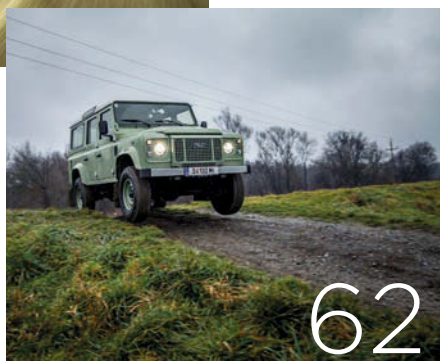


Christian Kornherr,
Chefredakteur



38

Premium-Kombis: Zieht
der neue Audi A4 seinen
Konkurrenten davon?



62

Ein Freund auf Abwegen, leider bald.

VERGLEICH

38 Die Premium-Kombis

Prestige, Diesel, Allrad und Kombi: Wie fordert der neue Audi A4 seine liebsten Konkurrenten, den BMW Dreier und die Mercedes C-Klasse, heraus?

SPORT

74 Hintergründe & Ereignisse

Generationswechsel bei BMW & ein runderneuerter Histocup.

76 Jost Capito

Der VW-Sportchef als Gemütsmensch und Erfolgstyp. Eine irre Mischung.

80 Ford Fiesta R5

Das Rallye-Tier im Praxistest.

LEBENSART

8 Waldecks Wanderbrief

Ein Leben als abgehobener Pimpf?

90 Lebensart

Der Architekt als Maler. Ein Ford Mustang am Empire State Building.

92 Abenteuer in Sitzbezug

Auf Afrika-Tour mit dem VW Amarok, und viele fremde Tiere rundherum.

99 Ausflug im Februar

Bis Krems, und dann versumpfen.

100 So Sachen

Gute Dinge fürs Gemüt.

102 Uhren

High Tech versus High Mech.

108 Autorevue TV

Der neue Sendeplatz zum Hochbeschleunigen vor dem samstäglichem Ausgehen.

KLASSIK

110 Klassik-Splitter

Ferraris auf Bäumen & Schlüsselverlust.

112 Talbot Sunbeam Lotus

Lotus-Motor, milde Karosserie und die Hilfe durch die britische Regierung.

118 Kaufberatung: Jaguar XJ-S

122 Neil Young und das Auto

Und zur Krönung ein 59er Continental als Elektroauto.

MEINUNG

17 Susanne Hofbauer

Eine neue Marke und alte Verluste.

127 Erich Glavitz

Einst, auf dem Heißen Sitz eines Käfers.

Standards 33 Markt 98 Autobörse

85 Neuwagenpreise 129 Leserbrief, Impressum 130 Vorschau, Tagebuch

Liebe Leserin, lieber Leser,

ich hatte u. a. einen Wunsch an das Jahr 2016, und er ist nicht in Erfüllung gegangen: Es wäre fein gewesen, wenn sich das Abgastheater ein wenig relativiert hätte. Aber die Amerikaner haben ganz offensichtlich beschlossen, VW weiterhin zu rösten. Warum, ahnte man bei einem Rundgang auf der Detroit Motorshow: Bei den US-Herstellern herrschte so was von tote Hose, dass es schon wieder atemberaubend war. Eine hübsche Buick-Studie, ein recht konventionelles Elektroauto von GM und aus. Lieblinge der Nation bleiben die fetten SUVs und Pickups, die bei jedem Ampelstart erlaubterweise so viel Abgas ausstoßen, dass sicher irgendwo ein Baum umfällt. Die Sache hat längst ein völlig irrationales Ausmaß angenommen, sie wird dem letzten funktionierenden europäischen Industriezweig nachhaltigen Schaden zufügen, und wenn sich die EU-Politiker nicht bei den neuen Abgasregeln einkriegen, werden wir die Folgen alle teuer bezahlen müssen. Die von Rudolf Skarics toll recherchierte Story dazu liest sich jedenfalls wie eine böse Drohung.

Erfreulicheres im Rest des Heftes: David Staretz unter Löwen und Giraffen, erstaunlicherweise aber nicht in einem Land Rover, sondern in einem VW Amarok (Seite 92). Den Abschied vom geliebten Defender zelebrierte er lieber im Waldviertel (Seite 62). Zonko fand im Alfa 4C endlich ein vierrädriges Motorrad (Seite 68), und Martin Strubreiter nahm sich die wohl unbekannteste heiße Kiste der letzten Jahrzehnte vor, deren Name sich tragischerweise aus drei mehr oder weniger toten Legenden zusammensetzt: Talbot Sunbeam Lotus.

Herzlichst
Christian Kornherr

// kornherr.christian@autorevue.at

Einst fuhr ich im Facel-Vega HK 500 ins Pariser Maxim's, um ebendort zu speisen. Die gleiche Automarke übrigens, in der Albert Camus zu Tode kam.



Lieber
Freund!

Wenn ich so lenk und denk an nix. Unter diesem Motto schreibe ich meine Briefe an Dich. Ich diktiere sie meist am Steuer kurioser Autos. Sie ersparen mir, Dich persönlich über die fremden Länder, ihre Hotels und den Nahverkehr zu informieren. Zugleich sind die Briefe auch unsere letzte Brücke, die trittfest ist. Durch Dein ständiges Daheimbleiben entfernst Du Dich ja immer mehr von mir. So ist auch mein heutiger Brief aus dem „Maxim's“ in Paris, dem Gasthaus „Waldviertler Stub'n“ in Langenzersdorf und der Cantinetta Antinori in Wien ein Ruf Deines alten Freundes, von Ufer zu Ufer.

Dieser Tage traf ich nach langer Pause meine Schwester Annemarie. Ich sprach sie sicherheitshalber per Sie an. Verschlankt und neu frisiert wirkte sie wie eine Tochter ihrer selbst. Ich erkannte sie eigentlich nur am powidlblauen, rattengrau belederten Hochglanz-VW-Passat, in dem sie vorfuhr. Diesen hatten wir unserem Herrn Papa geschenkt, als Freude seiner späten Tage. Der Passat floss dann ungeteilt in Annemaries Erbe.

„Den hätte ich auch gern gehabt“, maulte ich jetzt beim Wiedersehen. Sie lachte mich aus, wie nur eine Schwester einen Bruder auslachen kann: winselnd, entzückt, respektlos. Fast wäre sie aus ihrem Polstersessel der „Waldviertler Stub'n“ gekippt, die sie als solides, unpräntiöses Gasthaus liebt.

Während sie von mir glaubt, ich würde am liebsten täglich im Pariser „Maxim's“ speisen, vorfahrend in einem Facel-Vega HK 500. Nur weil dies tatsächlich einmal geschah und ich ihr stolz erzählte, dies sei die gleiche Automarke gewesen, in der Nobelpreisträger Albert Camus („Der Fremde“) an einem Alleebaum zerschellte. Seither hält mich die Schwester für einen abgehobenen Pimpf, der mit dem Passat nie so glücklich geworden wäre wie sie.

Darf ich dazu was sagen? Es ist kein schönes Leben, wenn man selbst von seinen Liebsten verkannt wird. Dazu zählen auch die so genannten Freunde. Beispielsweise Fritz. Gestern, bei einem Absacker in der Wiener Cantinetta Antinori, fragte er mich arglistig-sanft, also praktisch neidisch: „Wie geht es meinem Freund Phil, dem die Autorevue monatlich einen offenen Lamborghini, Ferrari, Maserati, Mercedes-AMG, Porsche, BMW-M oder Bentley ab 200.000 Euro unter den Hintern schiebt?“

Nicht monatlich, sondern stündlich“, sagte ich erbittert. Zumal ich in den letzten zehn Eisbären-Tagen mit der mir eigenen Bescheidenheit drei preiswerte, gewitzte Kompakte gelenkt hatte. Mit viel Freude nebenbei, obwohl der Mini Clubman, der BMW 318i und der Seat Ibiza ein festes Blechdach hatten. Ich wuselte damit stressfrei durch Städte. Und fegte mit ihnen komfortabel durchs ländliche Schneetreiben.

Es sind Autos dieser Art, die ideal den Fortschritt verkörpern. Motorseitig haben sie, verglichen mit früher, eine Schluck-

Lassen Sie im Stau doch Ihr Auto ans Steuer.



So einfach kann Stop-and-go-Verkehr sein: Auf Wunsch hält Ihr Auto jetzt von selbst die Spur, steuert Gas und Bremse und kann so innerhalb der Grenzen des Systems helfen, Auffahrunfälle zu vermeiden.

„Stauassistent“ von Volkswagen.³⁾

Think New.



Jetzt bis zu € 3.000,- Bonus bei Kauf eines neuen Volkswagen.

Bis zu € 2.000,-¹⁾ VW Fahrer Bonus und weitere € 1.000,-²⁾ bei Finanzierung über die Porsche Bank sichern.



Das Auto.

Der Gesamtbonus setzt sich aus dem VW Fahrer Bonus u. Porsche Bank Bonus zusammen. ¹⁾ Bis zu € 2.000,- VW Fahrer Bonus (für ausgewählte Modelle) bei Kauf eines neuen Volkswagen für VW Fahrer oder bei Eintausch eines Gebrauchtwagen. Gültig bei Kauf bis 31.03.2016 (Datum Kaufvertrag) u. Zulassung bis 30.12.2016. Die Aktion ist limitiert u. kann pro Käufer nur 1x in Anspruch genommen werden. Nur für Privatkunden. ²⁾ Bis zu € 1.000,- Bonus (Ausn. up!: € 0,-, Polo: € 500,-) bei Porsche Bank Finanzierung. Mindestlaufzeit 36 Mon., Mindest-Nettokredit 50 % vom Kaufpreis. Gültig bis 30.06.2016 (Kaufvertrags-/Antragsdatum). Ausgen. Sonderkalk. für Flottenkunden u. Behörden. Stand 12/2015. ³⁾ Option „Stauassistent“ erhältlich für Touran und Passat. Alle Boni sind unverbindl., empf. nicht kartell. Richtboni inkl. NoVA u. MwSt u. werden vom unverbindl., empf. nicht kartell. Listenpreis abgezogen. Nur bei teilnehmenden VW Betrieben. Solange der Vorrat reicht. Symbolfotos. Verbrauch: 3,4–7,2 l/100 km. CO₂-Emission: 88–164 km.

Der 318i – besser als der frühe BMW-Fünfer. Der Seat Ibiza 5D übertrifft die größeren Brüder von einst. Und der aktuelle Clubman begründet gar ein neues Mini-Premium-Niveau.



hemmung. CO₂-mäßig sind sie sauber wie ein Hundezahn. Die Vierzylinder sind drehfreudig, und ihr Drehmoment-Maximum liegt fast schon unter dem Leerlauf an. Gute Elektronik machte sie endgültig zu Gummi-Motoren.

In der äußeren Gestalt schafft eine neue Generation von Designern, massiv auf CAD (*computer aided design*) gestützt, auch bei Massenmodellen eine Gefälligkeit, zuweilen gar eine Eleganz, die länger hält als großer Weißwein. Und dies trotz krasser Forderungen wie „Innen größer als außen“ und „Noch flexiblere Raumnutzung“.

Der heutige 318i übertrifft frühe BMW-Fünfer, der Seat Ibiza 5D die größeren Brüder von einst. Der aktuelle Clubman begründet ein neues Mini-Premium-Niveau. Und weil die neuen Mini-Motoren freier laufen als die ehemals ein wenig gepresst wirkenden Murln, schnalzte ich unüblich früh in die erste Polizei-Kelle des neuen Jahres.

Um das Bußgeld niedrig zu halten, sagte ich mein „Gedicht für die Freunde und Helfer“ auf. Ich wählte ein Winter-Haiku des japanischen Großmeisters Hokushi:

Viel Regenschirme
Sind noch vorbeigegangen
Im Schnee des Abends

In den späten 1980er-Jahren sagte man: Gemessen an den täglichen Fortschritten und fallenden Preisen eines PC dürfte ein Rolls-Royce nur 10 Liter brauchen und 10.000 Dollar kosten. In den letzten fünf Jahren hat sich dies umgedreht. Gemessen an den steilen Fortschritten des Autos und eher flachen Fortschritten des Computers dürfte ein Notebook nur noch 90 Euro und 50 Cents kosten.

Der Vergleich Computer & Auto war immer kindisch. Warum aber gerade jetzt, wo man das Auto loben sollte, dieses *Auto-bashing* in vielen Medien? Obwohl gerade Zeitungen und Druckereien ohne LKWs wie Schildkröten sind, die auf dem Rücken liegen. Berichterstatter ohne PKW wären stationäre, babylonische Keilschrift-Meißler. Und Filmherren der Fernsehsender könnten ohne Hi-Tech-Bus nur ihre Büros filmen, die ausnahmslos deprimierend sind.

Warum also gerade heute, da es sprunghaft umweltfreundlicher wurde, diese unfaire mediale Behandlung des Objekts *AUTO*? Ich versuche zwei Erklärungen dieses Paradoxons.

Erstens: So genannte Journalisten und Verleger, die Skandal und Aggression als schnelleren Weg zum Geld sehen als Wahrheit. Und zusätzlich hasserfüllt sind, weil ihre Yellow-Press-Medien von allen Industriellen als Werbe-Fläche verachtet werden.

Weil die neuen Mini-Motoren freier laufen als die ehemals ein wenig gepresst wirkenden Murln, schnalzte ich unüblich früh in die erste Polizei-Kelle des neuen Jahres.

Zweitens: Jene, die heute glauben, dass Journalismus keine körperliche Mobilität mehr brauche. Es genüge, dass man „online“ ins Netz stelle, was man als Kopfgeld auf der Couch erdachte. Man schreibt also Porträts, ohne den Porträtierten je besucht und gesprochen zu haben. Man beschreibt Mariasell und Tibet, ohne je dort gewesen zu sein. Man schreibt über moderne Autos, ohne sie je gefühlt und geprüft zu haben, so als wären sie immer noch Cadillac-Fleetwoods der 1950er-Jahre, die 40 Liter auf 100 km saßen und deren Schwanzflossen länger waren als die Weitsicht der Couch-Publizisten.

Nach der Finanz-Blase 2008 wird schon bald eine Medien-Blase platzen.

Die Finanzkrise rührte daher, dass man amerikanische Häuser, die nach europäischer Auffassung Hundehütten waren, mit Palast-Hypotheken belud. Die Medien-Krise wird daher rühren, dass viele zu lange glaubten, ohne Ermittler-Mühsal, Stoff-Studium, Sprachliebe, Anständigkeit und Nachdenklichkeit reüssieren zu können.

Auf die Grabsteine der daran sterbenden Zeitungen, Magazine, TV-Sender, Online-Portale und Blogs wird man einen Satz von Abraham Lincoln meißeln: „Du kannst alle Leute für einige Zeit, und einige Leute für alle Zeit, aber nicht alle Leute für alle Zeit hinters Licht führen.“

Phil

DER NEUE RANGE ROVER EVOQUE

GEBOREN IN DER WILDNIS. GROSS GEWORDEN IN DER STADT.



ABOVE & BEYOND



Der neue Range Rover Evoque ist perfekt an das Leben in der Stadt angepasst. Mit seinem unverwechselbaren Design und dem komplett neu entwickelten Ingenium-Dieselmotor – unserem kraftstoff- und CO₂-effizientesten Motor, den wir je gebaut haben.

Seine legendären Fähigkeiten im Gelände und auf der Straße, für die Land Rover auf der ganzen Welt bekannt ist, werden durch das neue Assistenz-System All Terrain Progress Control (ATPC) nochmals verbessert. Vereinbaren Sie noch heute eine Probefahrt und erobern Sie den Großstadtdschungel.

landrover.at

Range Rover Evoque: Kraftstoffverbrauch 7,8–4,2 l/100 km kombiniert;
CO₂-Emission 181–109 g/km kombiniert



MODELLE & TRENDS

REVUE

LÄNGE LÄUFT

Mit 4,76 Metern ist der LC 500 um 15 cm länger als ein Mercedes SL. Das macht noch keinen Viersitzer, aber 2+2 ist drin. Kurze Überhänge bedeuten langen Radstand. Der LC 500 wird ein Autobahngleiter von Adel. 21-Zöller sorgen für runden Auftritt und ebensolches Abrollen.



Lexus LC 500

TEUFEL, TEUFEL!

Lexus will in Zukunft emotionalere Modelle bringen. Der LC 500 ist mit seinen acht Zylindern hinter dem Diabolo-Grill schon einmal ein guter Anfang.

Es passiert nicht oft, dass von einer Konzeptstudie Nennenswertes übrig bleibt. Meistens schleift die Angst vor der eigenen Courage die kühnsten Ideen wieder ab, bevor ein Auto in Serie geht. Kaum so hier: Vor vier Jahren hat Lexus auf der Autoshow in Detroit die Studie LF-LC vorgestellt, und jetzt, vier Jahre später und am selben Ort, gerieten wir abermals ins Staunen: noch immer ein Heuler.

Das Ziel, möglichst viel von der Studie zu erhalten, haben die Designer erreicht. Dabei waren damals Zweifel geäußert worden, ob ein solches Zusammenspiel von konvexen und

konkaven Bereichen überhaupt sinnvoll zu produzieren ist. Ist es, offensichtlich.

Das Coupé wurde eher für den in Designfragen offeneren amerikanischen Markt gestaltet, wird aber auch zu uns kommen. Allerdings nicht vor 2017.

Mit einem Preis von rund 100.000 Euro aufwärts und ausufernder Komfortausstattung stellt sich der LC 500 gegenüber von Mercedes SL, BMW 6er und Aston Martin auf. Das wird in den USA gut funktionieren, in Europa erfahrungsgemäß nicht ganz so. In Österreich liegt Lexus bei rund 300 Autos im Jahr. Das wird der LC 500 auch nicht groß ändern. *W.H.*



SUZUKI BALENO, S. 15

Neuer Kompakter mit Fließheck aus Japan.



AUDI H-TRON, S. 16

Zeigt, was geht. Teile davon kommen.



VLF FORCE ONE, S. 18

Ein Elektropionier wird Benzinschlucker.



IM SALON

Hier alles vom Feinsten, Alcantara und Leder satt. Das neue Multimediasystem wird akustisch von einem Mark Levinson-Soundsystem unterstützt. Und alles spielt sich unter einem Dach aus Carbon ab. Sicherheitsassistenten? Sind vorhanden. Welche? Alle, die es gibt.



HYBRIDVERZICHT

Der Antrieb des LC 500 ist klassisch: 473 PS aus acht Zylindern, fünf Liter Hubraum, kein Turbo. Zehngangautomatik, Heckantrieb. Lexus verspricht große Tonkunst und wird da wohl auch elektronisch nachhelfen. Tempo 250 ist die Untergrenze, 4,5 Sekunden von Null auf Hundert sind bereits kolportiert.



Links die kabinentechnische Maximalvariante des Ranger mit fünf Sitzen. Unten ein Eisenbahnwagon mit Ford-Logo, davor der Focus RS in dritter und natürlich stärkster Generation.



Ford Ranger und Focus RS

Sachen zum Krachen

Ford bringt neben dem Edge noch ganz große und ganz schnelle Waren an den Start. Immer dabei ist Allradantrieb, der bei der Marke immer mehr an Breite gewinnt.

FOCUS RS, RANGER. Ford sieht sich selbst als auf dem Weg zur Allradmarke befindlich. Mittlerweile sind acht Modelle damit lieferbar. Der neue Ranger sowieso. Der Hersteller nennt ihn robust und elegant, Ersteres stimmt auf jeden Fall. Drei Kabinenversionen sind zu haben: Einzelkabine mit zwei Türen und zwei Sitzen, Superkabine mit 2+2 Sitzen und hinten zwei gegenläufig angeschlagenen Türen sowie Doppelkabine mit richtig vier Türen und fünf Sitzen. Dazu drei Diesel zwischen 130 und 200 PS. Der Einstieg in die Welt des Abenteuers und des Holztransports ist bei 23.400 Euro möglich (Einzelkabine ohne Mehrwertsteuer).

Ein wenig teurer, nämlich doppelt, kommt der Focus RS: 46.950 Euro. Es ist der schnellste RS in der Modellgeschichte, nämlich mit 266 km/h Spitze. Null auf Hundert in 4,7 Sekunden (mit Launch Control). Ein 2,3-Liter-Direkteinspritzer mit 350 PS und 440 Nm maximalem Drehmoment wirkt auf alle vier Räder. Vier Fahrmodi stehen zur Verfügung, darunter zum Glück auch einer, der „Rennstrecke“ heißt. Diese muss man sich aber trotzdem selber suchen.

W.H.

ZAHL DES MONATS

9,8

Prozent Frauenanteil möchte der Volkswagen-Konzern bis Ende 2016 in der ersten Führungsebene haben (2014: 9,1 Prozent), die zweite Führungsebene soll bis dahin zu 13,3 Prozent von Frauen besetzt werden (2014: 12,5 Prozent). Am 1. Jänner 2016 zog bei Volkswagen mit Christine Hohmann-Dennhardt auch die erste Frau in den Vorstand (Recht und Integrität) ein. Dennhardt war davor bereits die erste Frau in der Topriege bei Daimler.



CHARMEOFFENSIVE

INFINITI Q60 Auch wenn man in Österreich kaum was davon mitbekommt: Infiniti wächst, 2015 haben sie 215.000 Autos verkauft, 16 Prozent mehr als im Jahr davor. Weitere Premium-Modelle mit Chic als Mehrwert werden das auch künftig befördern, darunter Ende dieses Jahres das Q60-Coupé auf Basis der Q50-Limousine. Als Einstiegsbenziner stellt sich der Vierzylinderturbo mit 211 PS dem Publikum, es wird aber auch einen Dreiliter-V6 mit 405 PS und Allradantrieb geben. Warm anziehen, Konkurrenz: Der Winter kommt.

FOTOS: WERK



SANFT UND MILD ZUGLEICH

Der Suzuki Baleno, ein fescher Fließheck-Kompakter, der im April ausgefolgt wird. Daneben der nächste Ignis, hier noch als Konzept, zu haben im zweiten Halbjahr.

SUZUKI BALENO UND IGNIS. Der nächste Baleno steht am Horizont und wird im April eintreffen. Das kompakte Fließheckauto steht auf völlig neuer Plattform, die Entwickler legten dabei nicht zuletzt auf einen möglichst großen Innenraum Wert. Ansonsten finden sich alle Merkmale der Moderne, so zwei hubraumkleine Benziner, der eine mit vier, der andere, nämlich stärkere, mit drei Zylindern (Leistungsstufen 90 und 111 PS, Zweiterer auch mit Sechsgang-Automatik zu haben). Außerdem, je nach Aufpreiswilligkeit, LED-Scheinwerfer, 7-Zoll-Touchscreen fürs Infotainmentsystem, das volle Konnektivität mit Smartphones und App-Versorgung bietet, sowie ein adaptiver Tempomat. Auch ein neuer Ignis wird kommen, allerdings erst im zweiten Halbjahr. Über diesen informieren wir, sobald die Informationssuppe dicker ist. Und noch eine Suzuki-Neuigkeit: Der SX4 S-Cross Diesel ist ab sofort auch mit einem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe zu haben.



kia.com

Immer einen Gang voraus.

cee'd



The Power to Surprise

Der neue Kia cee'd GT-Line mit 7-Gang Doppelkupplungsgetriebe. The surprising machine. Sorgt für eine ununterbrochene Motorleistung beim Schalten. Genießen Sie eine unvergleichliche Fahrt mit atemberaubender Performance und dennoch effizientem Treibstoffverbrauch. Erkundigen Sie sich auch nach der Kia cee'd Team Austria Edition: inklusive kostenlosem Radio mit LCD Display und Rückfahrkamera sowie Parksensoren hinten mit bis zu € 2.900,- Preisvorteil.



BIS
ZU **€ 2.900,-**
PREISVORTEIL¹⁾

CO₂-Emission: 170-99 g/km, Gesamtverbrauch: 3,8-7,4 l/100km

Symbolfoto. Abbildung enthält Sonderausstattung, Druckfehler, Irrtümer und Änderungen vorbehalten. 1) Preisvorteil bestehend aus € 1.900,- Team Austria Bonus und € 1.000,- Preisvorteil Team Austria Edition. Fahrzeuge verfügbar solange der Vorrat reicht. *) 7 Jahre/150.000km Werksgarantie.



Blitzkurier

CHEVROLET BOLT. Bolt bedeutet im Deutschen vieles, darunter auch Bolzen, aber es wird wohl Blitz gemeint sein. Dabei geht es im kommenden Elektroauto von Chevrolet weniger um momentan ausgelöste Energie als um Preis und Reichweite. Der kompakte Fünftürer soll in den USA 30.000 Dollar kosten, was, wenn er als Opel nach Europa kommt, womit gerechnet werden darf, ungefähr dasselbe in Euro ausmachen dürfte. Sensationell ist die Reichweite, wenn sie denn so durchgehalten wird: bis zu 320 Kilometer. Da der Bolt aber ein üppiges Multimediasystem mit On-Star an Bord hat, inklusive der üblichen Connectivity-Spielereien wie Vorheizen via Handy etc., wird es in der Praxis wohl etwas kürzer hergehen. Sagen wir aber: 250 Kilometer wären immer noch viel.

„Solange die US-Kunden frei entscheiden können, was sie kaufen, und es SUVs und Pickup-Trucks gibt, wird es hier schwierig bleiben.“

Devin Lindsay, IHS Automotive, über die Chancen des Bolt.



Audi-Zukunft im Brennstoffzellenauto: Schon wieder zu wenig Ablagen.

DER HERBRENNER

AUDI H-TRON QUATTRO CONCEPT. Ein Blick in die Zukunft, die noch nicht vor der Tür steht: Der h-tron ist ein Brennstoffzellenauto mit zwei Elektromotoren, die auch den Allradantrieb bestreiten. Außerdem gibt er einen Ausblick auf das autonome Fahren, das hier bis 60 km/h (Stop and Go auf der Autobahn) funktioniert – und in genau dieser Form bereits im nächsten A8 (2017) umgesetzt werden soll.

AUS UNSERER SERIE

Das fast geführte Interview

Heute: Gerald Klug, eben noch Verteidigungsminister, demnächst schon Infrastrukturminister, im Antrittsgespräch.

Von Wolfgang Hofbauer



Gerald Klug, Minister

Herr Klug, das ging aber schnell.

Ich habe als Minister meinen Job gemacht. Alle Reformen sind auf Kurs, mehr Geld fürs Heer ist schon im Telebanking, hat der Schelling gesagt – was soll ich noch erreichen? Das Sozialministerium ist eine schöne neue Herausforderung für mich.

Sollten Sie nicht Infrastrukturminister werden?

Wie? Ah ja, richtig. Es war schon lange mein Wunsch, mich auf diesem schönen Fachgebiet einbringen zu können.

Wie denn?

Mir brauchen mehr Autobahnen. Ich meine, Eisenbahnen.

Wären Sie eigentlich gerne Verteidigungsminister geblieben?

Verteidigungsminister? Ah ja, richtig. Aber was soll man machen? Nur weil der burgenländische Kieberger ein paar Araber in den richtigen Bus gesetzt hat, kriegt er gleich meinen Job. Finden Sie das richtig?

Nun ja, da wurde wohl die Pest mit der Cholera ausgetrieben.

Ich bin kein Choleriker. Bei allen meinen Entscheidungen habe ich einen kühlen Kopf bewahrt. Und es waren bei Gott auch visionäre darunter.

Welche zum Beispiel?

Ich habe zum Beispiel die Anzahl der Autofahrten reduzieren lassen, als kein Geld mehr für Treibstoff da war.

Werden Sie sich künftig noch mehr privat mit dem Dienstwagen herumkutschieren lassen als bisher?

Wenn mein Chauffeur zufällig in derselben Gegend zu tun hat wie ich, warum eigentlich nicht?

Geflügeltes Neuland

Die Autowelt ist mit Genesis eben um eine neue Marke bereichert worden. Susanne Hofbauer fragt sich, ob uns das über alte Verluste hinwegtrösten kann.



Gerade haben wir noch verstohlen eine Träne über den langsamen Tod von Lancia getrocknet – das Kapitalismahlwerk der modernen Autowirtschaft hat ja kein Verständnis für Marken-Wehmut, die sich nicht rechnet –, da beginnt schon eine neue Geschichte: Auf der Motorshow in Detroit hatte eine neue Marke ihren ersten öffentlichen Auftritt – Genesis. Der Name klingt nach großer Schöpfung und hat nicht nur für jene, die mit der Musik von Phil Collins aufwuchsen, einen vertrauten Klang. In der Tat ist seit 2008 ein Auto namens Genesis auf dem Markt. Die große Luxuslimousine war aber offiziell ein Hyundai, bis der koreanische Hersteller im November ankündigte, aus Genesis eine eigene Marke zu machen.

Das ist gut. Vielfalt ist immer gut. Sie macht das Leben bunter und sorgt in wirtschaftlichem Zusammenhang oft für einen belebenden Wirbel, weil sich die Konkurrenz auf einen neuen Mitbewerber einstellen muss. In diesem Fall besonders, denn was Hyundai da auf die Beine stellt, macht Eindruck. Vor allem auf dem nordamerikanischen Markt, an den sich Mutter Hyundai mit ihrer neuen Luxusmarken-Tochter außerhalb Koreas hauptsächlich richtet.

Hyundais Strategie ist nicht neu. In den späten 1980ern entsandte Auto-Japan im großen Stil neue Marken gen Westen, um in Amerika mit neuen Namen – Acura (Honda), Lexus (Toyota) und Infiniti (Nissan) – und neuem Image Gold zu schürfen. Auch der Westen geht nach gleichem Muster vor bei der Landgewinnung auf dem Automarkt in China, wovon wir wenig mitbekommen, weil diese Neu-Marken-Autos, deren Namen wir uns nicht merken können, auf uns emotional so anziehend wirken wie Luftbefeuchter. Einzig Citroën ist mit dem Luxusabieger DS in seinem West-Ost-Spagat ein substanziell dichter Wurf gelungen, nicht nur stilistisch, sondern auch, was Emotion und Street Credibility betrifft.

Und jetzt Genesis. Auch wenn das große geflügelte Logo auf dem Messestand in Detroit noch keiner Zuordnung auf der Gefühlslandkarte gehorchen will: Es ist ein Charisma spürbar, das Glamour in leisen, aber starken Tönen buchstabiert.

Genesis ist glaubwürdiger Stoff und vielleicht ein Beweis dafür, dass jene emotionale Verbundenheit, aus der später die Wehmut eines Verlustes entstehen kann (siehe Lancia), vielleicht doch eine Berechtigung hat für das unerbittliche Mahlwerk des Kapitalismus. Und ausgerechnet Korea liefert uns diese Aussicht.

Es sind vor allem auch die Leute hinter dem Projekt Genesis, die dieses Gefühl nähren. Peter Schreyer, Chefdesigner von Kia-Hyundai, hat in der Vergangenheit Erstaunliches geleistet für das Markengespann. Ihm ist es mitzuverdanken, dass der aggressive Player Korea in der Autowelt nun auch als Herkunftsland für cooles Design, feinsinnige Stilistik und richtungsweisendes Packaging geschätzt wird. Auf die Frage, welches Gewicht die neue Marke haben soll, sagt Schreyer bedacht: „Das wird sich zeigen, wir werden es daran ablesen können, wie – sagen wir in vier Jahren – die Marke fehlen würde, wenn wir sie uns wegdenken.“

Und wie er es sagt, spielt er mit „fehlen“ nicht nur auf die Bilanzen, sondern auch auf die allgemeine innere Gefühlslage an.

Und Schreyer tut alles, damit diese Gegenprobe auf Wehmut hinauslaufen würde. Er hat ein tolles Genesis-Team zusammengestellt (wir unterstellen ihm hier eine maßgebliche persönliche Beteiligung). Den VW-Design-Mann Luc Donckerwolke (zuletzt Bentley), mit dem Schreyer seinerzeit gemeinsam bei Audi am A2 gearbeitet hat, hat er als Genesis-Chefdesigner zu Hyundai nach Seoul geholt. Und noch ein bekanntes Gesicht ist an Board: Manfred Fitzgerald, der zwölf Jahre bei Lamborghini war und zuletzt in Sant'Agata für

Marke und Design verantwortlich, wird sich bei Genesis nun um die stilistische und marktstrategische Entwicklung der neuen koreanischen Edelmarke kümmern.

Die Voraussetzungen sind gut und das neue Konzeptauto, der Vision G, darf als Bookmark für die Aufmerksamkeit auf Kommendes gesehen werden. Fitzgerald und Donckerwolke haben ihre Büros in Seoul eben erst bezogen, und auch wenn die Hyundai-Konzernleitung durchaus begeistert ist vom neuen S-Klasse-großen Genesis-Coupé-Konzept: Was Genesis kann, wird sich erst zeigen. Vorerst wohl nur in Amerika und auf Hyundais Heimmarkt. Unwahrscheinlich ist Europa à la longue trotzdem nicht.

Es wird dauern. Und dann, wenn genug Zeit vergangen ist, werden wir sehen, was emotionale Verbundenheit kann. Die strengen Rechner der Autowirtschaft werden jedenfalls glücklich sein, wenn ein entsprechendes Gefühl in den Gegenprobe-Analysen auftaucht. Ein Anflug von Wehmut würde reichen. <

// hofbauer.susanne@autorevue.at



Porsche 911 Turbo

Turbo mit Turbo

Nach langem Warten ist es so weit: Der erste 911er, der bei Null auf Hundert eine Zwei vor dem Komma schreibt, ist da.

Es sind ja jetzt praktisch alle 911er Turbos, aber dezidiert heißen tut nur das Spitzenmodell so: Turbo und Turbo S, beide neuerdings mit Leistungsplus von 20 PS, das bedeutet: 540 PS der eine, 580 der andere. Beide mit neuer Dynamic Boost-Funktion (hält den Ladedruck beim Lastwechsel aufrecht) und serienmäßigem Sport Chrono Paket mit „Sport Response Button“, der Motor und Getriebe auf die beste Zwischenbeschleunigung einstellt, zum Beispiel beim Überholen, oder wenn einen zwischendrin einmal der Hafer sticht.

Leistungsplus bringt bessere Leistungen. Der Turbo wird jetzt 320 km/h schnell, der Turbo S 330. Beschleunigung Null auf Hundert drei Sekunden bzw.

deren 2,9, damit kommt ein 911er erstmals unter drei Sekunden. Ach ja, die Verbräuche sind dem Vernehmen nach auch gesunken, aber sicher nicht, wenn man das mit den 2,9 Sekunden ernst nimmt. Ausgefolgt wird ab sofort, wie üblich als Coupé und als Cabriolet.



Und sonst? Communication Management, Online Navigation, Google Street View.



DAS STEAK

VLF FORCE ONE. Neues vom dänischen Stehaufmännchen Henrik Fisker. Dessen Name steht fürs F in VLF, welches eine kleine, amerikanische Sportwagenschmiede ist (das L gehört Bob Lutz). Man baut dort Kleinstserien von coolen Autos, die technisch auf anderen coolen Autos basieren. Aktuell der Force One, der auf einer Viper steht. 745 PS aus zehn Zylindern. Wie, kein Hybrid? Aber Fisker, der einmal bei Tesla wirkte, ist doch der mit dem Karma. Richtig, aber er hat umgesattelt. Der Karma-Laden ging pleite und wurde von Chinesen eingesaugt. Und Fisker wurde jüngst dahingehend zitiert, dass immer nur Salat essen auch nichts sei, manchmal müsse es schon Steak geben. Der Force One ist ein Steak. 50 Fahrzeuge sind geplant, und jedes wird über 350 km/h schnell sein. Preis? Hoch.



NORDSCHLEIFREIF

BMW M2 COUPÉ. Auf den darf man sich freuen: 370 PS aus dem Reihensechszylinder, Fahrwerk, Teile des Motors und Doppelkupplungsgetriebe stammen aus dem M3. Bei 250 wird abgeregelt, kauft man das M Driver's Package, erst bei 270. Null auf Hundert: 4,3 Sekunden. Das Fahrerlebnis, sonst oft nur per gleichnamigem Schalter zu aktivieren, wird hier in jedem Fall intensiv sein, insbesondere im M Dynamic Mode, der auf der Rennstrecke kontrollierten Schlupf zulässt. Kommt im April und wird ab 65.450 Euro kosten.

UNSER VERSPRECHEN

„DER ERSTE DIESEL IN ÖSTERREICH MIT
**MAXXIMALER LEISTUNG
BIS ZU -40° C**“*

DR. MAXIMILIAN STAUDACHER
OMV Manager Automobil- &
Anwendungstechnik



**Spitzenleistung auch bei
Tiefsttemperaturen.**

OMV MaxxMotion Performance Diesel
besteht aus hochwertigsten Komponenten
und sichert so einen verlässlichen
Winterbetrieb. Spezifische
Testergebnisse und Probenberichte
wurden von TÜV AUSTRIA geprüft.




OMV INNOVATION
OMV TEAM



OMV
MAXX Motion
Performance Diesel

www.omv.at

 OMVTankstellenOesterreich



*-40° C ist der CFPP Wert gemäß EN 590. Vorteile sind abhängig von
der Fahrweise, Fahrzeug und Motorenalter und beziehen sich auf einen
Vergleichskraftstoff, der die Mindestanforderungen gemäß EN 590 erfüllt.

Das Imperium schlägt zurück

Achtung, hier geht es nicht bloß um eine ziemlich perfekte Business-Limousine und das vielleicht fescheste Taxi aller Zeiten: Man kann die neue E-Klasse auch als Startzeichen in eine hochinnovative Zukunft verstehen, in der kein Stein auf dem anderen bleiben wird und Mercedes wieder an der Spitze stehen soll.

Von Christian Kornherr





W

ährend ein paar Straßen weiter wieder einmal der VW-Chef Matthias Müller ans Kreuz geschlagen wird und der bei seiner IAA-Presskonferenz ohnmächtig gewordene BMW-Chef Harald Krüger erst gar nicht gekommen ist, steht Dieter Zetsche wie ein fröhlicher Sternsinger auf der Bühne. Es wird ein selbstsicherer, satter Auftritt – und das zu Recht.

Denn Mercedes hat gerade einen Lauf, wie man so schön sagt, und nicht erst seit gestern. Spätestens seit der neuen A-Klasse 2012 sitzt wirklich jedes Modell. Mit CLA und GLA spricht man endlich wieder ein jüngeres Publikum an. Chef-Designer Gordon Wagener, dem zwischendurch auch so Hoppalas wie der GLK passiert sind, hat spätestens mit der S-Klasse zu einer Designlinie gefunden, die weder klotzt noch langweilt und die sich trotzdem wohltuend von der von Vorsicht geprägten ewigen Design-Fortschreibung bei BMW und Audi abhebt.

Mercedes traut sich was und fährt gut damit. Im Vorjahr hat man in den Verkaufszahlen Audi überholt und ist ein gutes Stück an BMW herangekommen. Aber weil das Autogeschäft in Europa ein träger Dampfer ist, bei dem sich ehemals gemachte Fehler über viele Jahre rächen, haben bei uns noch keine tektonischen Verschiebungen stattgefunden. Vorläufig beruht ein großer Teil des Stückzahlerfolges auf einem sehr soliden US-Ergebnis und der Tatsache, dass es endlich – und mit einiger Verspätung – gelang, den chinesischen Markt zu knacken, siehe Interview Seite 23.

Auch wenn das aktuell und wohl auch zukünftig heiße Ding natürlich SUVs sind – hier hat man mit GLA, GLC und GLE Coupé den größten Teil der bislang versäumten Pflichten aufgeholt –, spielt die E-Klasse noch immer die wichtigste Rolle im Modellappell. Erstens, weil Limousinen in den beiden Hauptmärkten USA und China noch immer eine wichtige Rolle spielen. Zudem ist die E-Klasse traditionell der wichtigste Technologieträger des Hauses, weil ideales Mittelding aus Stückzahlen und Rendite.

ELEKTRONIK VOR MASCHINENBAU

Gleich zu Beginn der Präsentation wird klar, wohin die Reise mittelfristig gehen wird. Nämlich ins Neuland. Alleine die Hackordnung der Innovationen macht den neuen Drive von Mercedes deutlich. Denn kein anderer deutscher

FOTO: WERK

Premiumhersteller wagt sich derzeit offensiver vom festen Boden des deutschen Premium-Maschinenbaus weg.

Dieter Zetsche spricht zuerst einmal über Autonomes Fahren, die Segnungen des Cinemascope-Cockpits und die 64 Ambiente-Farben für den Innenraum. Erst sehr spät und sehr kurz ist von der beachtlichen Abmagerungskur (bis zu minus 70 kg) die Rede. Mein Gott, was wäre das früher in der Präsentation für ein Heuler gewesen, dass die Luftfederung nun mit einem 3-Kammer-System noch sensibler reagieren wird, eine noch breitere Spreizung zwischen Sport und Komfort anbieten kann – heute darf man so was selber in den Unterlagen aufspüren.

Wir lernen daraus: Im Autogeschäft sind neue Zeiten angebrochen und Dieter Zetsche ist bereit, diesen Weg offensiv zu gehen. So wird die Forcierung des Autonomen Fahrens als unerwünschte Nebenwirkung zwangsläufig einen Bedeutungsverlust der Exzellenz deutscher Ingenieurskunst mit sich bringen. Oder anders gesagt: Wenn wir einmal alle autonom elektrisch unterwegs sind, wird das Ansprechverhalten immer super und die Fahrwerkabstimmung echt wurscht sein. Aber das scheint den Mercedes-Chef nicht anzufechten. Dieter Zetsche sieht das so: Entweder ist man dabei oder man wird untergehen. Das Markenimage wird dabei ein nochmals deutlich wertvolleres Gut werden. In 15, 20 Jahren ist Mercedes vielleicht nur mehr ein gehobener Raumausstatter im mobilen Bereich – aber alle anderen Hersteller, die diese Entwicklung nicht schnell genug mitgemacht haben, sind dann vielleicht tot.

Diese unbedingte Ausrichtung auf die Zukunft kommt wohl aus der schweren Vergangenheit. Spätestens ab Mitte der Neunziger war

WER IST DER WELTWEIT GRÖSSTE PREMIUMHERSTELLER?

Im Lauf des Jahres 2015 hat sich die traditionelle Reihenfolge auf den Plätzen zwei und drei umgedreht: Mercedes hat dank schneller Zuwächse in China Audi überholt.

BMW	1.905.234
Mercedes	1.871.511
Audi	1.803.250

WER 2015 AM SCHNELLSTEN WUCHS

Mercedes	+13,4 Prozent
BMW	+5,2 Prozent
Audi	+3,6 Prozent

DIE GRÖSSTEN EINZELMÄRKTE FÜR MERCEDES 2015

1. China	+32,6 %	373.459
2. USA	+3,8 %	343.088
3. Deutschland	+4,7 %	273.435

Mercedes viel zu arrogant und selbstgefällig geworden. Zuerst zog BMW vorbei, dann Audi, und selbst als man die Krise längst als solche erkannt hatte, fiel es schwer, einen neuen, zeitgemäßen Sound für die Marke zu finden.

Diese Schwäche hätte Dieter Zetsche fast den Job gekostet. Auf Platz drei hinter BMW und Audi einbetonierte, mit der schwächsten Rendite aller Premiumhersteller, galt er lange Zeit als angeschlagen. 2013 wurde sein Vertrag statt der üblichen fünf Jahre nur um drei Jahre verlängert. Aber dann kam der Erfolg der A-Klasse, der allgemeine Turnaround, der heutige Höhenflug. Inzwischen wurde der Vertrag des 62-Jährigen bis 2019 verlängert. Mit der laut Corporate-Governance-Regeln empfohle-

Entweder ist man dabei oder man wird untergehen. Das Markenimage wird dabei ein nochmals deutlich wertvolleres Gut werden.



FOTOS: WER, CORBIS

Dieter Zetsche über ...

... die Rolle des Herausforderers im Premium-segment.

Ich habe vor ein paar Jahren gesagt, dass wir wieder Erster werden wollen, und zwar in Volumen wie in der Rentabilität – bei zweitem ist vorläufig einmal kein Ziel in Sicht. Gleichzeitig haben wir uns aber die Aufgabe gestellt, dem Kunden das beste Angebot machen zu können – und da sind wir sehr weit gekommen, wie unsere enorm gestiegenen Verkaufszahlen zeigen. Im letzten Jahr haben wir Audi überholt und sind BMW sehr nahe gekommen, aber heuer fängt das Rennen wieder bei null an. Wir werden sicher nicht jedes Jahr 13 Prozent Steigerung hinkriegen, aber ich erwarte auch für das nächste Jahr ein Wachstum von etwa drei Prozent, und da ist die wirtschaftliche Situation von China schon eingerechnet.

... Verkaufszahlen vs. Rentabilität.

Natürlich ist uns die Rentabilität wichtiger. Ich glaube aber nicht, dass steigende Verkaufszahlen und Rentabilität zwangsläufig einen Zielkonflikt darstellen, solange ich nicht beginne Autos zu verschenken.

... den überragenden Erfolg in China.

Die Wende kam mit der Entscheidung, einen eigenen Vorstandsposten für China vor Ort einzurichten. Wir haben das Händlernetz ausgebaut und gelernt, die spezifischen Wünsche der dortigen Kunden besser zu verstehen. Fakt ist aber auch, dass wir erst lernen mussten, auf unsere Vertriebspartner zu hören.

... die Auswirkungen der Abgaskrise von VW auf andere Hersteller.

Im Vertrauen unserer Kunden sehe ich keinen Unterschied. Auch glaube ich nicht, dass am Status des „Made in Germany“ ein Flurschaden passieren wird. Auf der legislativen Seite werden wir allerdings Konsequenzen tragen müssen.

... über Kooperationen.

Bei Technologie-Kooperationen haben wir vielleicht ein bisschen viel getan. Aber durch die Zusammenarbeit mit Renault sind wir heute bei Smart in einer wirtschaftlich besseren Situation, als wir es früher waren. In China brauchen wir Partner, um den Markt zu erobern. Den Kartendienst Here haben wir mit Audi und BMW gemeinsam gekauft, um Skaleneffekte zu erreichen. Mit Nissan werden wir gemeinsam einen Pickup bauen, weil sich das Projekt so wirtschaftlich darstellen lässt. Kooperation sind eine rein rationale Sache, dürfen nie Selbstzweck sein.

... ob Tesla, Google, Apple & Co das Autogeschäft nachhaltig verändern werden.

Wir befinden uns in einer Phase signifikanter Veränderungen, das beginnt bei den alternativen Antrieben, geht weiter über autonomes Fahren und die Vernetzung des Autos bis zur Frage, ob der Kunde in Zukunft ein Auto besitzen oder teilen will und wie der Vertrieb aussieht. In manchen Bereichen werden die Veränderungen durchaus unter dem Schlagwort disruptiv stehen. Das, was wir heute erfolgreich machen, so weiter zu führen, wird sicher nicht für die langfristige Zukunft reichen. Ich sehe aber signifikante Chancen, wenn man die Trends richtig erkennt und sie frühzeitig aufnimmt – selbst wenn man damit heutige Geschäftsmodelle in Frage stellt. Car2go ist so ein Beispiel.

... über SUVs vs. Elektroauto.

Es ist schon eine Zeit lang her, dass die SUVs für das Böse an sich gehalten wurden. Das waren schwerere und größere Modelle, als heute im Schnitt gekauft werden, der Mehrverbrauch hat sich ganz deutlich reduziert. Natürlich stellt jedes verkaufte SUV eine Diskrepanz zu unseren CO₂-Zielen dar, aber die ist inzwischen überwindbar. Viel größer ist die Diskrepanz zwischen der Notwendigkeit, eine Zustimmung vom Kunden für die notwendige Elektrifizierung zur Erreichung der Abgasziele zu finden, und den derzeitigen Kraftstoffpreisen. Auf einem Niveau wie vor zwanzig Jahren wird es schwierig sein, Kunden zu finden, die für sparsamere Autos mehr Geld ausgeben. Wir werden also die Wettbewerbsfähigkeit der teil- und vollelektrischen Antriebe stark vorantreiben müssen.

ZUR PERSON

Dieter Zetsche wurde 1953 in Istanbul geboren, sein Vater arbeitete in der Türkei an einem Staudammprojekt. Er wuchs in Frankfurt auf und promovierte in Elektrotechnik. Bei Daimler stieg er in der Forschung ein, wechselte bald in den LKW-Bereich. 1998 stieg er in den Vorstand auf, 2000 wurde er Chef der Chrysler Group innerhalb des Konzerns und führte den Bereich in die schwarzen Zahlen. Seit 2006 ist er CEO des Daimler-Konzerns.



E Super

Von IMAX für Mäuse bis zu den technischen Hardfacts:
Die neue E-Klasse im Detail.

DESIGN

Die Form der E-Klasse ist nun wirklich keine Überraschung: Scheinwerfer-Optik, die aufgespannte Seitenlinie mit der dominanten Sicke, das rundliche, schon fast coupéartig fließende Heck mit den mandelförmigen Heckleuchten kennen wir schon. Im Vergleich zur C-Klasse hilft die Größe dem Design, die Linien wirken nochmals einen Tick homogener und weicher. Neben einem Fünfer-BMW und einem Audi A6 wird dieser Mercedes jedenfalls ein ziemlicher Kracher sein: Mutiger und schärfer akzentuiert als die Konkurrenz und doch geschmeidig genug, um niemanden abzuschrecken.

MOTOREN

Am Start werden nur Vierzylinder zur Verfügung stehen: Der bekannten Benziner E 200 (184 PS) und ein neu konstruierter Diesel, der den nicht immer problemfreien Vierzylinder OM 651 (200, 220, 250) ersetzt. Der neue 220 d leistet 195 PS, also 25 PS mehr, und soll dabei leiser und genügsamer sein. Der Benzin-Plug-in-Hybrid 350 e wird auf 290 PS und 50 Kilometer elektrische Reichweite (statt 30 km beim C-Modell) aufgepeppt. Der V6-Diesel 350 d bringt 258 PS, bei den großen Benzinern wird es als Übergangslösung einen E 400 4matic mit 333 PS geben, bis ein Reihomotor mit drei Litern Hubraum in mehreren Leistungsstufen die bisherigen V6 ersetzen wird. Alle Modelle sind ausschließlich mit einer neuen Neungang-Automatik erhältlich. Darüber kommt natürlich ein V8 AMG mit deutlich über 600 PS und sozusagen als Normalbenziner ein E 500.

KAROSSERIE

Ach ja, da war ja noch was: Der gute alte Autobau. Bei all dem Elektronik-Bling-Bling hat Mercedes auch hier seine Hausaufgaben gemacht: Die neue E-Klasse ist bis zu 70 Kilo leichter als der Vorgänger. Dabei ist der Radstand um 65 mm und die Länge um 43 mm gewachsen. Ein Jalousiesystem im Kühler sorgt dafür, dass der c_w -Wert auf 0,23 sinkt. Das optionale Luftfederfahrwerk soll mit nun drei Kammern den Fahrkomfort weiter steigern und einen breiteren Spagat zwischen Sport und Komfort erlauben.





DER INNENRAUM

Hochwertig und wirklich stylish, Respekt. Mercedes verzichtet weiterhin auf den Schalthebel in der Mittelkonsole, was der gelassenen Optik sehr entgegenkommt. Und wenn man bei Leder und Holz die richtigen Kreuze macht, kommt sogar ein wenig Yachtfeeling auf.



SICHERHEIT

Im Notfall bremst die E-Klasse bis aus Tempo 100 selbsttätig ab, will der Fahrer noch ausweichen, greift der Computer sozusagen ins Lenkrad, indem er maximale Lenkwinkel vorgibt. Bei einem Seitenaufprall werden die Passagiere in Hinkunft von Airbags weiter nach innen geschubst, um die Crashzone zu erweitern. Und jetzt wird es wirklich spooky: Kurz vor einem unvermeidlichen Crash wird ein Ton ausgesandt, der das Trommelfell vor dem lauten Knall schützen soll.

AUTONOMES FAHREN

Was den Willen zum autonomen Fahren betrifft, lehnt sich Mercedes derzeit am weitesten raus. Man glaubt fest daran, das komplexe Thema mit einer neuen Herangehensweise bei der Programmierung besser in den Griff zu kriegen. Im Wesentlichen versucht man den Prozessoren ein hierarchisches Abarbeiten der Problemzonen beizubringen – so wie es auch unser Hirn schafft, beim Fahren zwischen wichtigen und unwichtigen Bewegungen zu unterscheiden. Der adaptive Tempomat schafft Hinterherfahren bis 210 km/h samt Verkehrszeichenerkennung. Der neue Schritt zum autonomen Fahren ist dabei der selbstständige Spurwechsel – eine Weltneuheit, auf die Mercedes furchtbar stolz ist. Wer nicht will, braucht also auf der Autobahn nicht mehr lenken. Bloß: Was machen wir dann mit den Händen zwischen Wien und Salzburg? Autonomes Einparken geht auch, es kann soagr übers Handy gesteuert werden.

INFOTAINMENT

Das Armaturenbrett ist sozusagen ein Mäuse-IMAX: Zwei Monitore, 2 x 12,3 Zoll um genau zu sein, gehen optisch fließend ineinander über und erstrecken sich damit von der linken Lüftung bis in die Mittelkonsole. So viel Bildschirm-Oberfläche darf allerdings nicht betapst werden – Mercedes verweigert sich weiterhin dem Touchscreen, bietet nun aber gleich drei Eingabemöglichkeiten an: den bekannten Drehdrückregler mit Touchpad oben drauf und – neu – zwei Touchpads direkt am Lenkrad. Zusätzlich wurde die Bedienung der Menüs vereinfacht. Und es gibt einiges einzustellen: So kann nun zum Beispiel bei der Ambientebeleuchtung zwischen 64 Farben gewählt werden.



Big-Bang-Theory

Auch wenn das kaum noch möglich schien: In den nächsten Jahren werden wir mehr Stern-Varianten als jemals zuvor erleben.



E CABRIO & E COUPÉ, AB 2017

Mit der Nischenpolitik ist es wie mit einem ziemlich engen Parkplatz: Ob noch was geht, weiß man erst, wenn man es probiert hat. Bisher reichten Audi ein Coupé/Cabrio, bei BMW und Mercedes waren es zwei Linien. Ab nächstem Jahr folgt der Einparkversuch, zwischen die sportiven Ableger von C- und S-Klasse (und SLC und SL gibt es ja auch noch) wird noch ein Coupé/Cabrio gequetscht. Technik, Elektronik, Gimmicks sind schnell erklärt: E-Klasse. Das Cabrio wird ein Stoffdach bekommen.



GLB, AB 2018

Wie der Name schon sagt, muss der kantige Wannabe des G-Modells in die schmale Lücke zwischen GLA und GLC schlüpfen. Auf die A-Klasse-Plattform (damit Frontantrieb oder Allrad) wird ein aufrechtes Design mit etwa 4,6 m Länge und hohem Raumangebot gesetzt, bei Bedarf soll sogar Platz für eine dritte Sitzreihe sein.



PICKUP, AB 2017

Lange hat Mercedes mit sich gerungen, ob sich ein Pickup mit dem Markenimage ausgeht, lange wurde ein richtig großes Teil für den US-Markt favorisiert. Nun wird es aber eine Sparvariante auf Nissan-Navara-Basis, und damit wohl eher für den Rest der Welt gedacht.



E-KLASSE OHNE KOMBI?

Das geht natürlich gar nicht. Das T-Modell kommt wie üblich mit einem halben Jahr Verspätung. Keine Überraschungen: Die Heckpartie ist nach dem Muster der C-Klasse gestrickt. Schon ein Öha wert: Es soll auch eine Pseudo-Offroadvariante nach Art des Audi Allroad geben.



AMG GT ROADSTER

Der GT wurde ein Riesenerfolg für AMG. Logisch, dass da ein Roadster folgen muss, der ein Stoffdach tragen wird. Und weil es so gut läuft, wird inzwischen heftig über ein Modell unter dem GT nachgedacht, das in Preis und Ausrichtung dem Basis-911er und dem Jaguar F-Type das Leben schwer machen würde.



CLS, AB 2018

In der zweiten Generation ist der Erfolg ein wenig abgeflacht, der große Shooting Brake blieb überhaupt ein wenig in den Startlöchern hängen. Die Konsequenz daraus: Es wird zwar wieder einen CLS geben, deutlich schärfer akzentuiert als sein Vorgänger, die Heckklappe spart man sich aber. Basis: E-Klasse, eh klar.



A- & B-KLASSE, AB 2017

Die alte Plattform war in der Länge nicht variabel, dieser Fehler wird mit einer neuen Architektur behoben. Die Modelle von A über B bis CLA und GLA werden sich dadurch stärker im Design differenzieren können. Natürlich setzt man wieder auf Front- und Allradantrieb, alle Modelle sollen deutlich leichter werden, von mindestens 50 kg ist zu hören. Die Motoren werden zum größten Teil aus der Kooperation mit Renault/Nissan stammen (1,4–1,8 l Hubraum) und auch als Plug-In-Hybrid erhältlich sein, ganz oben wird eine AMG-Version mit gut eingesetzten 400 PS serviert.

nen Wartezeit von zwei Jahren soll Zetsche dann Nachfolger des Langzeitaufsichtsrates Manfred Bischoff werden.

Als Nachfolger hat der zweifellos brillante, aber immer wieder bei den Gewerkschaften aneckende heutige LKW-Chef Wolfgang Bernhard (55) nur mehr Außenseiter-Chancen, als neuer Kronprinz gilt der jüngere Vertriebschef Ola Källenius (46).

Aber noch hat Dieter Zetsche nicht alle Aufgaben erledigt, und er geht sie mit der Entschlossenheit aller Comeback-Kids an, die mal erlebt haben, wie es auf den hinteren Tabellenplätzen aussieht.

WO ES NOCH IMMER HAKT

Audi verdient schon bei kleineren Modellen Geld, hier macht es die nahe Verwandtschaft zu Golf, Polo & Co. BMW punktet mit besserer Produktivität und seiner breiten Mitte. Mercedes verdient derzeit noch das meiste Geld in China und bei den größeren Modellen – und diese Konstellation ist nicht ganz unkritisch.

In China wegen der aktuellen Wirtschaftslage (aber da ist man deutlich weniger gefährdet als beispielsweise Audi). Der Erfolg der großen Modelle treibt den Konzernschnitt bei den Abgaswerten in die Höhe, was wiederum bedeutet, dass Mercedes in Zukunft mehr als andere Hersteller in teure Hybrid- und Plug-In-Lösungen investieren muss. Und Dieter Zetsche ist nicht gerade als Elektrofan bekannt, weil derzeit niemand in der Lage ist (auch Tesla nicht), Geld mit Elektroautos zu verdienen.

Größte Schwachstellen sind aber die kleinen Modelle: Während der Mini durch die Decke ging und BMW das britische Rover-Debakel im Nachhinein ordentlich versüßte, kam der Smart nie richtig in die Gänge, und wird es finanziell gesehen wohl auch nicht in der in Kooperation mit Renault entstandenen aktuellen Modellreihe schaffen.

Aber auch bei der A-Klasse tut sich Mercedes bis heute schwer, Geld zu verdienen, ohne die Luxus-Ableger GLA und CLA würde es sogar ziemlich finster aussehen.

Die neue C-Klasse ist zwar ein hervorragendes Auto geworden, über die Rendite des Modells spricht Dieter Zetsche nicht so gerne. Es hat einfach gekostet, dass die Techniker versucht haben, den von Dieter Zetsche ausgegebenen neuen Wahlspruch „Das Beste oder gar nichts“ mit hoher Substanz zu füllen. Nach dem Eindruck beim Meet & Feel in Detroit dürfte das auch für die E-Klasse gelten, mehr beim ersten Fahrbericht. Stay tuned! <

PREMIEREN & FAHRBERICHTE

NEU

RENAULT MÉGANE

ATHLETIK PARIS

Renault Mégane in seiner vierten Generation: knackig bis zum Teutonischen, telematisch ganz auf der Höhe der Zeit, muskulös wie noch nie und sowieso verträglich gezeichnet für die ganze Welt.

Von Wolfgang Hofbauer



SICHERHEIT

Naturgemäß kann sich Renault hier genauso wenig Blößen leisten wie die anderen Hersteller. Ein Spurhaltewarner plus Verkehrszeichenerkennung ist schon ab dem Ausstattungsniveau Zen serienmäßig. Der Notbremsassistent (ab 30 km/h) und der adaptive Tempomat kommen im Paket ab 670 Euro. Auch zu haben: ein Head-up Display.

PERSONALISIERTES FAHREN

Dieses heißt bei Renault Multi-Sense und ist ab der Ausstattungslinie Intense an Bord. Die programmierten Einstellungen „Eco“, „Comfort“, „Neutral“ und „Sport“ sowie ein frei konfigurierbarer Modus beeinflussen Gasannahme und Lenkwiderstand sowie die Farbe der Ambientebeleuchtung, Graphik der Instrumente, Leistung der Klimaautomatik und die Massagefunktion der Vordersitze.

MOTOREN

Vorneweg drei Benziner und drei Diesel, nach einigen Monaten wird noch ein 165 PS starker Diesel ausgefolgt. Die Motoren sind durchwegs klein gemachte Vierzylinder, sie sind bis auf zwei Ausnahmen mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe kombiniert. 2017 folgt ein Plug-in Hybrid mit Diesel.

INFOTAINMENT

In seiner höchsten Gestaltungsstufe heißt das Infotainment „Online-Multimediasystem R-Link 2“ und zeigt sich wesentlich am 8,7"-Touchscreen. Online-Zugang ist hier obligat, der Zugriff auf den Renault Link-Store, in dem man eine Reihe weiterer Apps downloaden kann, ist ein Jahr lang kostenlos.

LÄNGEN UND RÄUME

Die Proportionen haben sich zugunsten des sportlichen Auftritts verschoben: 45 bzw. 39 mm mehr Spurweite als der Vorgänger, um 6,4 cm länger und um 2,4 cm niedriger. Das ergibt für die Fondpassagiere noch immer nicht üppig Platz, aber für mittellange Fahrten ist es okay.

FAHRWERK

Vorne McPherson, hinten Verbundlenker, die Dämpfer halbwegs knackig eingerichtet. Beim GT rupft es durchaus an den Vorderrädern, dafür hat dieser die Vierradlenkung: lenkt die Hinterräder unterhalb von 60 km/h gegenläufig zu den Vorderrädern ein, darüber in deren Richtung.

„Der Mégane GT hat die Schaltwippen nicht am Lenkrad, sondern an der Lenksäule, weil das idiotensicher ist.“

Fabrice Garcia,
Cheftechniker Mégane

Im ersten Halbjahr 2015, als der neue Mégane vielleicht noch nicht so formatfüllend am Horizont stand wie jetzt, wurden vom damals noch aktuellen Modell in Österreich 1206 Stück verkauft. VW Golf im gleichen Zeitraum: 9518. Das nur wegen *Golfjäger*. Der arme Mégane muss sich dieses Attribut genauso gefallen lassen wie seine Vorgänger und jedes andere Kompaktmodell jedes anderen Herstellers, das zumindest keinen Exotenstatus besitzt. Alle jagen angeblich den Golf, niemand erwischt ihn.

Natürlich drängt sich der Golf als Referenz auf, nicht nur bei den Verkaufszahlen. Auch optisch und technisch lässt sich ein neues Modell gut einordnen, wenn man es neben den ewigen Bestseller stellt. Und sei es auch nur in Gedanken. Machen wir's kurz: Der Mégane ist wesentlich muskulöser als der Golf, sieht also sportlicher und jünger aus, kann auch im Innenraumdesign mithalten, macht beim Sitzkomfort Punkte und ist bei Assistenzen und anderem Schnickschnack ungefähr gleichauf. Die Verarbeitung wirkt beim Golf ein wenig gediegener. Wenn überhaupt.

Den glänzenden Auftritt des Mégane unterstützt nicht zuletzt eine äußerst markant



gestaltete Lichtsignatur, was ja jetzt überhaupt in Mode kommt. LEDs machen Tagfahrlicht und Heckleuchten, in letzterem Fall besorgt ein 3D-Leuchtenband hohen Wiedererkennungswert.

Wir steigen ein und finden wohlthuende Übersichtlichkeit. Touchscreens sind bestimmt nicht der Sicherheit letzter Schluss, aber für ein aufgeräumtes Cockpit sorgen sie allemal. Je nach Version und Aufpreiswilligkeit steigert sich der Screen bis zu einem hochkant stehenden 8,7-Zöller mit den üblichen Rubriken von Multimedia über Fahrzeug bis zu den Apps, alles integriert in das Online-Multimediasystem „R-Link 2“, wie es schon aus dem Espace bekannt ist. Die Steuerung der zahlreichen Funktionen ist auch mit Tasten am Lenkrad und per Sprachbefehl möglich.

Aber was war früher einmal das Herz eines Autos? Wir erinnern uns: der Motor. Bei unseren ersten Testfahrten stellten sich zwei Varianten dem Urteil: der 130 PS starke Diesel, das ist vorläufig der stärkste unter den drei Selbstzündern (später wird noch einer mit 165 PS kommen). Und der GT, welcher sozusagen der vernunftbefreite Auszucker nach oben ist,

eine Taschenrakete mit 205 PS, die Renault baut, damit es auch so was hat wie die meisten anderen.

Unter den Dieseln dürfte der stärkste wohl auch die beste Wahl sein, denn der mit 90 PS ist vielleicht doch etwas dünnbrüstig und der mittlere kommt nur unwesentlich billiger und mit Doppelkupplungsgetriebe sogar etwas teurer. Die Empfehlung gilt aber nur für Automatikverweigerer. Alle anderen müssen zum 110 PS starken greifen, denn nur diesen gibt es mit dem EDC. Bei den Benzinern ist überhaupt nur der GT mit EDC ausgestattet, alle anderen müssen handverwaltet werden, was wir eher nicht so schätzen.

Nun, der Diesel geht gut, nagelt nur am Anfang, wird dann aber schön glatt und leise. Wenn aus den behaupteten vier Litern Verbrauch in Echt fünfeinhalb werden, können wir immer noch zufrieden sein.

Der GT wiederum hat 25 PS weniger als der Golf GTI und ist entsprechend schwächer in der Performance. Isoliert betrachtet tut sich aber ausreichend viel, mit Ausnahme der Launch Control, die irgendwie nicht viel Lust entfaltet, aber so was ist ohnehin eine Kinderrei oder noch Peinlicheres, nämlich grund-

SHORTCUT

Was wir mögen

Die kompromisslose Modernität des Autos.

Was uns fehlt

Mit erstem Punkt leider verbunden: Irgendwas, das so richtig typisch Renault ist. Außerdem wäre etwas mehr Automatik-Angebot nicht schlecht.

Was uns überrascht

Dass nicht einmal mehr das Lenkrad zu flach steht (war eben noch Standard bei Renault).

Perfekt, wenn

... man einen rundum passenden Kompaktwagen haben will.

Die Konkurrenz

VW Golf, Seat Leon, Opel Astra, Peugeot 308, Citroën C4, Ford Focus, Kia Ceed, Hyundai i30 und etliche mehr.



Man sieht hier nur Viertürer mit Heckklappe, und so soll das auch bleiben (links). Ein Mégane-Cabrio oder ein Coupé wird es nicht geben. Das aufgeräumte Armaturenbrett entspricht dem Geschmack der Zeit (und auch unserem). Man beachte: Der zentrale Touchscreen steht hochkant.

sätzlich. Möglicher Kritikpunkt ist, dass die Schalt paddles an der Lenksäule befestigt sind, weil das, wie Cheftechniker Fabrice Garcia diplomatisch feststellte, „idiotensicher“ sei. Warum, wurde nicht klar, aber im Automatikmodus ist das Fahren sowieso lustiger (und sogar noch sicherer).

Wichtiges Thema Fahrkomfort, zumal bei Autos aus Frankreich: Ist auch im Mégane in relativem Überfluss vorhanden und eher besser als bei den deutschen und asiatischen Kollegen (was auch mit den sehr guten Sitzen zu tun hat) – schlechte Beläge werden gut abgebügelt. Sänfte im klassischen Sinn darf man sich aber keine erwarten, das dürfte am globalen Markt nicht mehr so gefragt sein. Sohin fährt sich auch der Mégane schön direkt und

recht präzise, mit der Allradlenkung, serienmäßig im GT, sogar extrem Spaßig.

Bei den Sicherheitsfeatures und Assistenzsystemen ist es mittlerweile einfacher aufzuzählen, was ein Auto nicht hat, wir dürfen in diesem Zusammenhang einen City-Notbremsen für Geschwindigkeiten unter 30 km/h erwähnen.

Multi-Sense, den individuellen Fahrerlebens-Anpasser, gibt es gegen Aufpreis natürlich auch im Mégane. In der Einstellung „Comfort“ geht wie üblich die Sitzmassage los.

2017, irgendwann nach dem 165-PS-Diesel, wird ein Mégane mit Diesel-Hybrid erscheinen. Verbrauch: unter drei Liter. Aber das hängt ja, wie wir in diesem Heft ab Seite 56 sehen, vom Gebrauch ab.

Der GT hält gegen den Golf GTI, der aber 25 PS mehr hat. Egal. 230 km/h Spitze und kaum mehr als sieben Sekunden auf Hundert, und das um einen runden Dreißiger: Nur in den Prater gehen und Megablitze fahren ist billiger.



DATEN RENAULT MÉGANE

Antrieb 4-Zylinder-Turbomotoren, drei Benziner, vier Dieselvarianten, Frontantrieb.

TcE 100: ab € 16.990,-, 1198 ccm, 74 kW (100 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe, 0-100 km/h in 12,3 sec, Spitze 179 km/h. CO₂ 120 g/km, 7,0/4,4/5,4 l/100 km.

TcE 130: ab € 21.490,-, 1198 ccm, 97 kW (130 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe, 0-100 km/h in 10,6 sec, Spitze 197 km/h. CO₂ 119 g/km, 6,8/4,5/5,3 l/100 km.

TcE 205 GTE: € 30.490,-, 1618 ccm, 151 kW (205 PS), 7-Gang-DKG, 0-100 km/h in 7,1 sec, Spitze 230 km/h. CO₂ 134 g/km, 7,8/4,9/6,0 l/100 km.

dCi 90: ab € 20.190,-, 1461 ccm, 66 kW (90 PS), 6-Gang-Schaltgetr., 0-100 km/h in 13,4 sec, Spitze 174 km/h. CO₂ 95 g/km, 3,9/3,4/3,6 l/100 km.

dCi 110: ab € 20.990,-, 1461 ccm, 81 kW (110 PS), 6-Gang-Schaltgetr., 0-100 km/h in 11,3 sec, Spitze 187 km/h. CO₂ 95 g/km, 4,2/3,4/3,7 l/100 km.

dCi 110 86g: ab € 21.290,-, 1461 ccm, 81 kW (110 PS), 6-Gang-Schaltgetr., 0-100 km/h in 11,2 sec, Spitze 188 km/h. CO₂ 86 g/km, 3,6/3,2/3,3 l/100 km.

dCi 130: ab € 24.090,-, 1598 ccm, 96 kW (130 PS), 6-Gang-Schaltgetr., 0-100 km/h in 10 sec, Spitze 198 km/h. CO₂ 103 g/km, 4,7/3,6/4,0 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4359/1814/1447 mm, Radstand 2669 mm, Tank 58 l, Kofferraum 384-1247 l. **Gewicht** ab 1205 kg.

Ausstattung Life: Bordcomputer, Tempomat, LED-Tagfahrlicht, Fahrersitz höhenv., Klimaanlage, Radio etc. **Zen (zusätzl.):** el. FH hinten, Lederlenkrad, Spurhaltewarner, Nebelscheinwerfer, Verkehrszeichenerkennung, Fernlichtass. etc. **Intens (zusätzl.):** 16"-Leichtmetallfelgen, Ambientebel., Einparkhilfe h., Multimediasystem, Multi-Sense (nicht TcE 100), Keycard etc. **Bose (zusätzl.):** 17"-Leichtmetallfelgen, Bose-Surround-Sound, Einparkhilfe v./h., LED-Scheinwerfer, Navigation etc. **GT-Line (zusätzl.):** GT-Front- und Heckschürze, GT-Line-Dekorleisten innen, Stoffpolster GT-Line Carbon etc. **GT (zusätzl.):** 18"-Felgen, Alupedale, 4Control-Allradlenkung, Launch Control, Schaltwippen, Sportfahrwerk, etc.

Extras (inkl. 2 % NoVA) Ledersitze mit Massage (Fahrer) € 1.220,-, Rückfahrkamera € 427,-, LED-Scheinwerfer € 1.098,-, Head-up Display € 427,-, el. Panoramadach € 842,-, Metallic-Lack € 549,-, Navigation ab € 780,-, Sitzheizung vorne € 244,- etc.

REPORT

Drohende Schieflast

ELEKTROAUTOS LADEN. Die private Installation einer Ladestation kann zum bürokratischen Hürdenlauf werden. Auch technisch sind einige Fakten zu klären.

Wer sich ein Elektroauto zulegen möchte, hat es gar nicht leicht, denn abgesehen von der Wahl des passenden Autos selbst sind auch einige Fragen zur Infrastruktur zu stellen, vor allem zum Aufladen der Batterien. Wer dort, wo er schläft, keine Möglichkeit hat, sein Auto zu laden, hat schon einmal schlechte Karten für die neue Mobilität. Am Land mit Einfamilienhaus ist das noch relativ einfach, denn praktisch jedes Haus hat eine Starkstrom-Zuleitung. Da lässt sich schnell etwas machen, auch wenn eine normale Steckdose für Dauerbetrieb ungeeignet ist.

Wer in der Stadt wohnt, hat es schon deutlich schwerer, selbst wenn er einen eigenen Parkplatz in der eigenen Wohnanlage besitzt. Für die Zuleitung des Stroms sind mehrere Instanzen abzufragen, etwa die Hausverwaltung, der Energieversorger, der Elektriker. Auf E-Mail-Anfragen, wie man denn die Installation einer Ladestation anpacken sollte, was zu beachten wäre, bekommt man ein freundliches Antwort-Mail – von allen. Dann hört man nichts mehr.

Nach sehr verbreiteter Rechtsmeinung müssen die Miteigentümer mit der Montage einer Ladestation im allgemein zugänglichen Bereich einverstanden sein. Das kann dauern. Technische Dinge wie ein eigener Stromzähler und die Abklärung der passenden Anschlussleistung können Schwierigkeiten bereiten. Das kann kosten. Aber alles ist machbar.



Typ	Anschluss	Spannung	Strom	Leistung	25 kWh in	Anwendung
AC	1 Phase	230 V	16 A	3,7 kW	6,8 h	üblich daheim
AC	1 Phase	230 V	32 A	7,4 kW	3,4 h	nicht gestattet
AC	3 Phasen	400 V	16 A	11 kW	2,3 h	üblich daheim
AC	3 Phasen	400 V	32 A	22 kW	1,1 h	KMU/öffentlich
AC	3 Phasen	400 V	63 A	43 kW	35 min	öffentlich
DC		400 V	125 A	50 kW	30 min	öffentlich

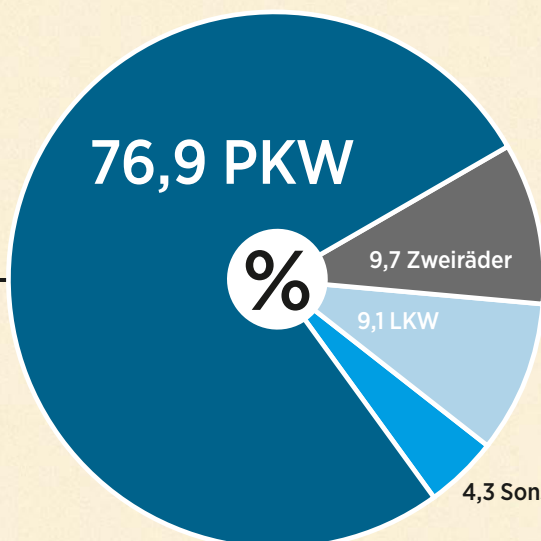
AC = Wechselstrom. DC = Gleichstrom.

Das beschleunigte Laden mit 230 Volt und 32 Ampere (z. B. Kia) ist bei uns wegen drohender Schieflast im Netz nicht erlaubt.

Für den Hausgebrauch ist jedenfalls nur langsames oder beschleunigtes Laden von Wechselstrom möglich. Schnellladen, ob mit Wechselstrom oder Gleichstrom, bleibt öffentlichen Ladestationen vorbehalten, weil technischer Aufwand und Kosten bei sehr hohen Stromstärken zu groß sind. Das andere Extrem, das einfache Anstecken an eine Schuko Steckdose, ist alleine aufgrund der langen Ladezeiten keine erquickliche Lösung.

Deshalb ist die Installation einer Ladestation praktisch unumgänglich. Üblicherweise wird sie an der Wand montiert und heißt deshalb Wall-Box. Die Kosten für das Ding liegen mit Montage und Inbetriebnahme in einer Größenordnung von 2.000 Euro, aber ohne Aufwand für eine längere Zuleitung in einer Mehrparteien-Wohnanlage. Das kann dann erst richtig ins Geld gehen.

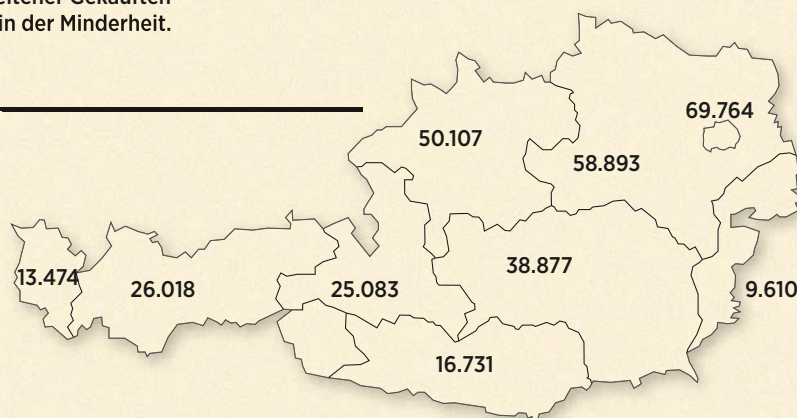
Rudolf Skarics



Nicht jedes Kraftfahrzeug ist auch ein Pkw, wie man an dieser Grafik erkennt, aber die Zweiräder, Lkw und die noch seltener Gekauften sind eindeutig in der Minderheit.

Die Bundesländer

Die meisten Pkw werden in Wien gekauft, Nieder- und Oberösterreich sind beim Neuwagenkauf aber auch nicht viel schlechter unterwegs.



Das zarte Plus

Das Jahr 2015 ist ausgewertet, es war doch kein böses, und es hat sich manches verändert.

Dass am Jahresende ein Plus stehen würde, hat elf Monate lang niemand erwartet, und die üppige Zahl von Kurzzulassungen (mehr dazu demnächst) im Dezember muss auch nicht extra beredet werden, weil das war 2014 genauso.

308.555 Pkw sind's geworden, und 431.855 Kraftfahrzeuge insgesamt, die Zweiräder und Lkw müssen Rückgänge hinnehmen (-4,2 bzw. -4,6 Prozent). Die Antriebsarten bei den neu zugelassenen Pkw verteilen sich einerseits wie erwartet (Diesel legen auf 58,3% zu, Benziner sinken auf 39,8%), andererseits aber doch überraschend: Die alternativ betriebenen Pkw legen um rund ein Drittel zu, die Gesamtzahl bleibt aber niedrig: 5.901 Stück, gut für 1,9% Marktanteil. Auch ohne die Alternativantriebe sinkt der CO₂-Ausstoß, Benziner lagen 2015 bei durchschnittlich 123, Diesel bei 126 g/km. Und das, obwohl die Leistungsklasse von 144 bis 170 PS am meisten zulegt, gefolgt von der Klasse 106 bis 125 PS.

Überraschend entwickelt sich die Käuferstruktur: Nur mehr 35,3 Prozent der Kunden sind Private, 64,7 Prozent der Pkw werden von juristischen Personen (Firmen, Gebietskörperschaften ...) erworben.

Im Schatten der Neuzulassungen gedeihen aber auch die Gebrauchtwagenkäufe prächtig: Mehr als eine Million Pkw wurden 2015 umgemeldet, um 0,5% mehr als noch 2014.

M.S.

ÜBERSICHT

AUTO-MARKT IN ÖSTERREICH

Top-Marken Dezember 2015

Marke Type	Marktanteil 2015	Stück I-XII/15	Stück I-XII/14	Prozent +/-
▼ VW	17,3%	53.396	54.775	-2,5%
▲ Opel	7,1%	21.870	21.162	+3,3%
▲ Skoda	6,8%	21.021	20.654	+1,8%
▲ Hyundai	6,8%	20.969	19.840	+5,7%
▼ Ford	5,6%	17.274	18.840	-8,3%
▼ Audi	5,6%	17.131	18.304	-6,4%
▲ BMW	5,4%	16.582	15.757	+5,2%
▲ Renault	5,3%	16.442	16.152	+1,8%
▼ Seat	4,3%	13.339	13.876	-3,9%
▲ Mercedes	4,3%	13.140	11.685	+12,5%
▲ Fiat	3,8%	11.816	9.824	+20,3%
▼ Peugeot	3,3%	10.226	10.419	-1,9%
▲ Mazda	3,3%	10.101	9.389	+7,6%
▲ Kia	2,8%	8.627	8.518	+1,3%
▼ Citroën	2,4%	7.498	7.775	-3,6%
▲ Nissan	2,3%	7.213	6.302	+14,5%
▼ Dacia	2,3%	7.211	7.938	-9,2%
▼ Toyota	2,0%	6.280	7.042	-10,8%
▲ Suzuki	1,8%	5.468	4.485	+21,9%
▲ Mitsubishi	1,2%	3.678	3.487	+5,5%
▲ Volvo	1,2%	3.602	3.082	+16,9%
▲ Jeep	0,9%	2.837	1.196	+137,2%
▲ Mini	0,8%	2.519	2.116	+19,0%
▲ Honda	0,6%	1.808	1.748	+3,4%
▼ Land Rover	0,6%	1.745	1.864	-6,4%
▲ MCC Smart	0,5%	1.578	1.217	+29,7%
▲ Alfa Romeo	0,5%	1.447	1.216	+19,0%
▲ Porsche	0,4%	1.278	1.046	+22,2%
▼ Subaru	0,2%	703	743	-5,4%
▲ Tesla	0,2%	492	136	+261,8%
▲ Jaguar	0,1%	375	259	+44,8%
▲ Lexus	0,1%	316	273	+15,8%
▼ Lancia	0,0%	135	573	-76,4%
▲ Lada	0,0%	78	45	+73,3%
▲ SsangYong	0,0%	61	41	+48,8%
▼ Infiniti	0,0%	27	32	-15,6%
▼ Exoten	0,0%	216	403	-46,4%
▲ GESAMT	100,0%	308.555	303.318	+1,7%

VW verliert zart, bleibt aber eindeutig Marktführer. Dass Hyundai's vierter Platz von vielen Kurzzulassungen kommt, zeigen die Top 20 im Dezember.

Top-Modelle Dezember 2015

	Marke, Type	Vor-monat	12/2015	11/2015	12/2014
1.	VW Golf	1.	1.212	1.068	1.288
2.	Hyundai i30	39.	1.157	198	70
3.	Hyundai i10	63.	681	126	32
4.	Hyundai i20	11.	635	390	712
5.	Fiat 500	4.	563	590	342
6.	Skoda Octavia	3.	507	693	343
7.	Hyundai Tucson	17.	502	308	-
8.	VW Tiguan	5.	445	475	435
9.	VW Polo	2.	386	736	458
10.	VW Passat	6.	385	471	186
11.	VW Touran	25.	383	267	303
12.	Hyundai ix20	28.	380	235	66
13.	VW Sharan	7.	378	448	467
14.	Nissan Qashqai	46.	354	176	242
15.	Peugeot 308	43.	337	190	153
16.	Citroën C4	57.	313	146	122
17.	BMW 3er	24.	309	274	219
18.	Opel Astra	8.	306	437	128
19.	VW Caddy	19.	287	331	189
20.	Seat Alhambra	16.	286	309	245
GESAMT			22.832	23.381	17.391

NÄGEL, ABER NOCH KEINE KÖPFE

Die heftigen Diskussionen um falsche Abgas- und Verbrauchswerte haben die Einführung neuer Testmethoden und Grenzwerte enorm beschleunigt. Doch jetzt hat ausgerechnet der Umweltausschuss der EU den engagierten Zeitplan wieder gekippt.

Von Rudolf Skarics

Am 28. Oktober des vergangenen Jahres, gut einen Monat nachdem VW eingeräumt hatte, Abgastests manipuliert zu haben, schien alles klar: Elzbieta Bienkowska, in der Europäischen Kommission für Binnenmarkt, Industrie und Unternehmertum verantwortlich, kündigte die fixe Einführung des so genannten RDE-Tests an, also eines Testverfahrens, bei dem Autos unter realen Bedingungen auf der Straße gefahren werden (Real Driving Emissions). Außerdem sollte der seit 1996 gültige NEFZ-Test am Prüfstand durch den realitätsnäheren WLTP-Zyklus ersetzt werden.

Da Autos sehr unterschiedliche Gewichte und Motorleistungen aufweisen, deren Einfluss auf den Schadstoffausstoß bei einem Prüfstandstest nicht signifikant hervortritt und man in Wirklichkeit auch manchmal bergauf fährt, sollte es erlaubt sein, dass Autos im RDE-Test mehr ausstoßen als am Prüfstand. Und zwar deutlich mehr. Dies betrifft vor allem die Stickoxide. Derzeit emittieren Euro-6-Diesel-

fahrzeuge unter realen Fahrbedingungen das Vier- bis Fünffache gegenüber Labor-tests. Dieser so genannte Conformity-Faktor sollte laut Europäischer Kommission ab September 2017 auf 2,1 und ab Jänner 2021 auf 1,5 verringert werden.

Sollte. Denn im langwierigen Entscheidungsprozess der EU-Gremien mit vielen juristischen Winkelzügen hat sich knapp vor Weihnachten wieder der Umweltausschuss quergelegt, der doch einen strengereren Conformity-Faktor anstrebt. Von dieser Seite ist sogar von null Toleranz die Rede, was sowohl politisch als auch technisch Nonsens ist.

Dabei schien der Fahrplan ohnehin sehr engagiert. Nicht nur die Autohersteller waren erleichtert, auch Günther Lichtblau, Verkehrsexperte beim österreichischen Bundesumweltamt, hielt es für eine zielführende Lösung und sagte zum Faktor 2,1: „Einen so ambitionierten Conformity-Faktor für 2017, der ab 2020 auf 1,5 sinkt, da haben die Hersteller eine ganz schöne Hausaufgabe gekriegt.“ Dass die Diskus-

sion um diesen Conformity-Faktor nun wieder von vorne beginnt, erscheint kontraproduktiv. Helmut Eichlseder, Institutsvorstand für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik an der TU Graz: „Wenn es jetzt zu einer Pattstellung kommt, ist niemandem geholfen, auch nicht der Umwelt.“

An Universitäten und Forschungseinrichtungen ist die Problematik längst bekannt. Und die Diskussion um diesen Faktor ist nur die Spitze des Eisbergs, an dem sich alle festhalten, denn darunter ist alles so kompliziert, dass es nur eine Handvoll Leute gibt, die die Details der neuen Abgasregeln durchschauen.



Die größten Emittenten von Stickoxiden sind der Verkehr (40 Prozent) und die Industrie (20 Prozent). Jetzt konzentriert sich alles auf die Verringerung des Stickstoffdioxid-Ausstoßes. Partikel aus dem Pkw sind kein großes Thema mehr.



Beim Lkw sind RDE-Tests bereits in Kraft. Dort ist aber alles etwas einfacher, weil die Abweichungen zwischen Prüfstandtest und echtem Fahrbetrieb geringer sind, insbesondere bei der großen Masse der Fern-Lkw, deren Lastprofil überwiegend von Autobahnsteigungen und Beladungszustand abhängt. Die Technik der Fahrzeuge ist ziemlich homogen, für die Ausprägung persönlicher Fahrstile ist so gut wie kein Spielraum.

Anzumerken ist auch, dass andere Rahmenbedingungen beim Lastwagen schon in der Vergangenheit andere Prioritäten in der Verbrauchs- und Schadstoffdiskussion brachten. Beim Lkw ging man lange davon

aus, dass Verbrauchsziele nicht notwendig wären, dass Frächter aufgrund der in jedem Fall signifikanten Kraftstoffkosten ohnehin nur die sparsamsten Autos kaufen würden. Statt des Verbrauchs waren beim Lkw die Schadstoffe schon viel früher im Fokus der Öffentlichkeit, vor allem die Partikel und Stickoxide. Und dieser Problemkreis ist bei Lastwagen folglich mittlerweile sehr gut im Griff. Ohne aufwendige Partikelfilter und Stickoxidbeseitigung durch Katalysatoren mit Harnstoffeinspritzung geht dort ohnehin nichts mehr. Die komplizierte Technik konnte sowohl im Fahrzeug als auch im Preisrahmen leichter untergebracht werden.

Diese Fokussierung auf die Abgase hatte allerdings auch unerwünschte Nebenwirkungen: Während der Verbrauch davor jährlich sank, konnte bei Lkw seit Einführung von Euro 1 im Jahr 1993 kein Verbrauchsrückgang mehr festgestellt werden. Das Entwicklungspotenzial ging offenbar voll in die Verbesserung der Abgassituation, eine Folge ständig schärferer NO_x -Grenzwerte und realitätsnäherer Testverfahren bei unzureichenden Verbrauchsvorschriften. Sie betrafen lediglich den Motor in Bezug auf seine abgegebene Arbeit, aber nicht das ganze Fahrzeug.

Beim Pkw verlief die Entwicklung genau umgekehrt: Die konsequente Ver-

schärfung der Verbrauchsvorgaben auf mehreren Ebenen hat durchaus die tatsächlichen Verbräuche gesenkt, aber viel mehr noch die Prüfstandsergebnisse behübscht und somit vor allem die Unterschiede zwischen Normtest-Ergebnissen und Wirklichkeit auseinanderlaufen lassen. Währenddessen ist das an Messstellen gemessene NO_2 nicht weniger geworden, auch wenn die Grenzwerte für Stickoxide abgesenkt und im Labor eingehalten wurden. Ein zusätzlicher negativer Effekt: Durch den Fortschritt beim Verbrauch ist unter den Stickoxiden der Anteil von NO_2 im Motorabgas gestiegen. Die Krux: Während beim Auto die Summe aller Stickstoffoxide limitiert ist, wird an den Messstellen nur das gefährlichere NO_2 gemessen.

Grundsätzlich muss man nämlich zwischen Stickstoffdioxid und anderen Stickstoff-Sauerstoff-Verbindungen unterscheiden. Günther Lichtblau, Umweltbundesamt: „Die Stickoxidemissionen bestehen aus NO und NO_2 . Das direkt emittierte NO_2 ist gefährlich, weil es ein starkes Reizgas ist. Stickoxide sind eine Vorläufersubstanz für sekundäre Partikelbildung. Wenn wir Luftgüte-Verletzungen haben, dann sind es diese beiden Schadstoffe (Anm: Partikel und NO_2). Es ist sicher nicht so, dass man auf Luftgüteseite Entwarnung geben könnte.“

Viele Schadstoffe aus der Vergangenheit sind in Europa heute tatsächlich kein Thema mehr, außer eben Partikelemissionen und NO_2 – und Letztere stammen tatsächlich überwiegend aus dem Verkehr. In diesen beiden Punkten kommt es regelmäßig und in erheblichem Maß zu Grenzwertüberschreitungen an Messstellen. Bei den Partikeln gibt es sehr viele Verursacher, der Autoverkehr ist hier nicht mehr sehr bedeutend. Durch den Partikelfilter hat man Ruß im Autoabgas mittlerweile weitgehend im Griff – von der Partikelmasse her sowieso; über die Anzahl der Partikel wird noch diskutiert. Fakt ist nämlich, dass mit dem Fortschritt in der Motorentechnik die Partikelmasse immer weniger wurde, die Partikel an sich aber immer kleiner und mehr.

Diesel- und Benzinmotoren haben beim Abgas ganz unterschiedliche Stärken und Schwächen. Das wurde in der Vergangenheit auch berücksichtigt. So durften Dieselmotoren mehr Stickoxide als Benzinerausstoßen. Die europäischen Autohersteller und Gesetzgeber sahen auch in einem

Die andauernde Diskussion um den Conformity-Faktor ist nur die Spitze des Eisbergs, an dem sich alle festhalten, denn darunter ist alles so kompliziert, dass es nur eine Handvoll Leute gibt, die die Details der neuen Abgasregeln durchschauen.



Der Dreiwegkatalysator mit Lambdasonde (oben) macht den Ottomotor sauber. Soll dieser aber auch sparsam sein, beginnen die gleichen Probleme wie beim Diesel. Direkteinspritzung und Magerbetrieb erhöhen den Stickoxid- und Partikelausstoß.



Große Hitze und eisige Kälte beeinflussen den Schadstoffausstoß erheblich, wurden in der Abgasgesetzgebung bisher aber nicht berücksichtigt. Insgesamt hat sich das Abgasproblem auf Stickstoffdioxid reduziert. Alle anderen Schadstoffe sind im Griff.

hohen Anteil an Dieselmotoren ein probates Mittel zur Verbesserung der CO_2 -Bilanz wegen des höheren Wirkungsgrades und folglich geringeren Verbrauchs der Selbstzünder. Das war nicht unbedingt klug. Der ständig steigende Dieselanteil machte noch zu Zeiten fehlender Partikelfilter alle Bemühungen zur Verbesserung der Luftqualität zunichte. Die erholt sich erst jetzt, fünfzehn Jahre nach Einführung effizienter Abgasreinigung beim Diesel, allmählich.

Mit dem Dreiwegkatalysator, der seit fast dreißig Jahren zur Standardausstattung gehört, ist der Benzinmotor hingegen ziemlich sauber. Wenn man ihn aber endlich sparsamer machen will, beginnen die gleichen Probleme wie beim Diesel: Stickoxide und Rußpartikel durch Direkteinspritzung und Magerbetrieb. Man wird sich wieder eine Menge Neues einfallen lassen müssen, um CO_2 -Vorgaben und Abgaslimits weiterhin zu erreichen.

Die neuen Abgastests werden auf die Konstruktion der Motoren durchaus einen signifikanten Einfluss haben, wie immer der Conformity-Faktor auch aussehen mag. Helmut Eichlseder, TU Graz: „Vom Ende des Downsizing kann man sicher nicht sprechen, denn von der Aufladung wird man nicht mehr zurück gehen, aber das extreme Downsizing bis hinunter zum Zweizylinder ist vorbei.“

Dabei braucht man noch gar nicht an die neue Abgasmessung denken, schon beim derzeitigen Sprung von Euro-5- auf deutlich sauberere Euro-6-Motoren beim Pkw ist mitunter zu erkennen: Gleiches Fahrzeug, gleiche Nennleistung, mehr Hubraum, weniger Drehmoment, kein Verbrauchsrekord mehr.

Die Bemühungen um weniger Verbrauch und sauberes Abgas werden eine Menge Geld kosten. Das wird die Autos nicht billiger machen. Aber wo Kosten sind, sind auch Geschäftsmodelle. So freut sich der Messtechnik- und Motorenentwickler AVL-List über ganz neue Betätigungsfelder. Der jüngste Hit im Programm: Computersimulation des Real-Driving-Emissions-Tests. Schließlich möchten die Antriebsentwickler schon sehr früh wissen, ob ihr Auto einmal den RDE-Test bestehen wird, lange bevor es überhaupt Räder hat. Denn ist ein Auto einmal fertig konstruiert und gebaut, wäre es sehr kostspielig, den Test nicht zu bestehen – vom Labor auf die Straße und wieder zurück. <



Der Messung von Abgasen während der Fahrt muss eine objektive Bewertung der Ergebnisse folgen. Das ist sehr aufwendig – und ein neues lukratives Geschäftsmodell.

REAL DRIVING EMISSIONS

Kompliziert bis zum Abwinken

Durch eine unzulängliche Auswertung der Messdaten könnten umweltfreundliche Autos durchfallen, während umweltbelastende Autos zugelassen würden.

Bei der Messung während der Fahrt im realen Straßenverkehr (Real Driving Emissions) sind nur Rahmenbedingungen vorgegeben. Darum kann das Ergebnis je nach gewählter konkreter Fahrstrecke, Verkehrsfluss, herrschenden Temperaturverhältnissen und Temperament des Fahrers stark differieren. Deshalb werden nicht nur die Schadstoffe gemessen, sondern auch die exakten Bewegungsdaten des Fahrzeuges aufgezeichnet und die Ergebnisse nach einem genormten algorithmischen Schlüssel nachbearbeitet. Es ist wichtig, konkrete Schadstoffausstöße nicht nur detailliert aufzuzeichnen und zu addieren, sondern auch nach der statistischen Häufigkeit ihres Auftretens in unterschiedlichen Bewegungsphasen zu gewichten. Die tatsächlich benötigte Motorleistung, um mit einem Auto eine typische Prüfungsfahrt zu absolvieren, liegt je nach Fahrer im Schnitt ja nur zwischen 6 und 13 Kilowatt. Daraus würde sich beim europäischen Euro-6-Durchschnitts-Dieselauto ein Stickoxidausstoß zwischen 0,15 und 0,35 Gramm NO_x pro Kilometer ergeben (Hausberger TU Graz 2013). Allerdings fahren wir eben nicht mit einem Durchschnitts-Dieselauto, sondern mit einem größeren oder kleineren, stärkeren oder schwächeren Auto.

Es geht deshalb darum, alle bedeutenden Einflüsse auf den Abgasausstoß zu erfassen und auch richtig in Beziehung zu setzen. So liegt etwa der zeitliche Anteil, wo dieser übliche Leistungsbedarf um mehr als das 3,5-Fache überschritten wird, statistisch nur bei einem Prozent. Isoliert betrachtet, wäre damit der nächste Grenzwertüberschreitungs-skandal programmiert, obwohl dies aufgrund der kurzen Dauer keine nennenswerte Auswirkung auf die Luftqualität hat. Aus einer Vielzahl solcher Erkenntnisse heraus ist es nun möglich, sehr ungünstige oder auch zu günstige Rahmenbedingungen (etwa eine sehr forschende oder zu zaghafte Fahrweise) mit einem festgelegten Algorithmus auf die Ergebnisse eines Normalbetriebs umzurechnen.

Die intelligente Nachbearbeitung der Messdaten erscheint auch deshalb notwendig, um nicht wieder speziell

an Prüfverfahren angepasste Motoren heranzuzüchten, die im wahren Leben dann versagen. Das Ziel ist nämlich, die Luftqualität an der Straße tatsächlich signifikant zu verbessern, ohne die Entwicklung komfortabler, sicherer und durchaus leistungsstarker Autos zu behindern.

Die Messung von Abgasen während der Fahrt ist übrigens erst seit kurzem überhaupt möglich. Es mussten nämlich erst die Messeinrichtungen miniaturisiert werden, so dass sie auf, an oder in ein Auto passen, ohne dessen Fahreigenschaften zu beeinflussen. Schwierigkeiten bereitete vor allem die Partikelmessung. Auch der hohe Stromverbrauch der Messgeräte kann erst jetzt mittels Lithium-Ionen-Batterien bewältigt werden.

R.S.

ABGAS-SPRECH

MVEG Veraltete Bezeichnung für Normverbrauch, benannt nach der Motor Vehicle Emission Group, einem Beratungsgremium der EU-Kommission.

NEFZ oder **NEDC** Neuer Europäischer Fahrzyklus oder New European Driving Cycle. Seit 1996 weitgehend unveränderter Prüfzyklus zur Ermittlung von Abgas und Verbrauch am Prüfstand, wobei die Schadstoffemission gemessen und der Verbrauch daraus errechnet wird.

WLTP oder **WLTC** Worldwide harmonized Light Vehicle Test Procedure oder auch Worldwide harmonized Light Vehicle Test Cycle. Neue Testmethode der Europäischen Union und einiger verbündeter Staaten weltweit. USA, Japan und China sind nicht dabei.

RDE-Test Real Driving Emissions Test. Methode zur objektiven Ermittlung des Schadstoffausstoßes während einer Straßenfahrt.

PEMS Portable Emission Measurement System: Einrichtung zur Abgasmessung während der Fahrt. Wird im Kofferraum oder außen am Heck des Fahrzeugs montiert.

NEU IN DER AUTOREVUE-GARAGE

TEST



ERSTE REIHE MITTE

Premium-Kombis mit Dieselmotor und Allradantrieb versprechen umfassendes Fahrvergnügen bei hohem praktischem Nutzen und gutem Auftreten. Der neue Audi A4 Avant als Herausforderer gegen BMW Dreier Touring und Mercedes C-Klasse T-Modell.

Von Rudolf Skarics Fotos Andreas Riedmann

A photograph showing two cars driving on a road. In the foreground, a dark-colored Mercedes-Benz C-Class T-Modell is driving towards the viewer. Behind it and to the left, a red Audi A4 Avant is also driving towards the viewer. The background shows a road curving into the distance with trees and a clear sky.

VERGLEICHSTEST //

AUDI A4 AVANT/BMW 3ER
TOURING/MERCEDES
C-KLASSE T-MODELL

Vielleicht sollten wir einfach bei der Größe beginnen. Heute ist ein Kompaktwagen ziemlich genauso breit wie vor dreißig Jahren ein klassisches Mercedes-Taxi. Der „kleine“ Mercedes, der damals gerade erschienen war, die Urform der heutigen C-Klasse, war sogar schmaler. Es ist jetzt also eine Tatsache, dass die Kombi-Limousinen, die hier zum Vergleich antreten, nur zwei Finger breiter sind als ihre kompakten Verwandten. So verschieben sich Relationen.

Wir befinden uns hier in einem Marktsegment, das in den vergangenen Jahren immer mehr an Terrain verloren hat zugunsten von Vans und SUVs. Mittlerweile hat sich das Interesse daran aber stabilisiert, die Kombi-varianten sind besonders beliebt. Allradantrieb spielt durchaus eine Rolle, vor allem im alpinen Raum, wo er Sicherheit verspricht und zuweilen auch fahrdynamische Souveränität bietet. Audi ist einmal angetreten, die Welt Allradantrieb zu lehren, am erfolgreichsten hat BMW den Ball aufgenommen, dort ist abgesehen von den schwächsten Modellen fast alles auch als xDrive zu haben, während sich Audi und Mercedes beim Allradantrieb auf die beliebtesten und stärkeren Motorvarianten konzentrieren.

Tatsächlich stützen sich BMW und Mercedes nach wie vor auf Hinterradantrieb, während Audi am Frontantrieb mit längs eingebautem Motor festhält (Längsbaukasten!). Damit will man wohl auch Premium unterstreichen, denn die etwa gleich großen Konzerngeschwister VW Passat und Skoda Superb basieren auf dem Querbaukasten.

Auch wenn sich die Wahrnehmung langsam verschiebt, hier beginnt Premium wirklich. Das ist ein Klassiker-Trio, hier ist man kaum mehr versucht, einen Japaner oder Koreaner oder gar einen Franzosen daneben zu stellen, um vielleicht eine fragwürdige Sensation zu erleben. Diese drei Kombis haben die harte Pflicht, drüber zu stehen über der breiten Mittelklasse, ohne dabei arrogant zu werden. Das Kunststück heißt Premium und lautet inzwischen: für nur ein bisschen mehr

Das ist ein Klassiker-Trio,
hier ist man nicht einmal
versucht, einen Japaner,
Koreaner oder gar Franzosen
daneben zu stellen, um
vielleicht eine fragwürdige
Sensation zu erleben.

STILSICHERSTE ATMOSPHÄRE: AUDI A4

BMW erscheint stilistisch mittlerweile in seiner Sicherheit etwas festgefahren. Mercedes versucht sich dynamisch zu geben, spielt dies aber in der C-Klasse zurückhaltender aus als darunter. Audi hat es geschafft, die sanfte Evolution des Markenbildes erfolgreich voranzubringen.



FEINWAGEN

Feingliedrig stilsicher und ganz ohne Design-Experimente. Audi fährt eine Linie – und auf einem Niveau, das scheinbar ewig durchzuhalten ist. Hochgesetztes großes Display in der Mitte und ein so genanntes Virtual Cockpit direkt vor der Nase, beides gut, aber gegen Aufpreis. Bestes Raumgefühl.



HANDFEST

BMW glänzt mit dem besten Bedienkonzept für alle Elektronik-Funktionen. Auch wenn die oberflächliche optische Qualität mittlerweile der haptischen Qualität hinterherhinkt: Der BMW macht einfach den stabilsten Eindruck. Am überzeugendsten von allen dreien ist im BMW auch die Sitzposition.



ELITE FÜHLEN

Mercedes wird jeder Erwartungshaltung gerecht. Eigenständiges ansprechendes Design ohne Experimente trifft auf erstklassige Qualitätsanmutung. Die breite Mittelkonsole setzt dem rechten Bein allerdings Komfortgrenzen. Die Bedienbarkeit verliert sich manchmal in den vielen Möglichkeiten.

Geld zahlreiche zusätzliche Argumente selbstsicher vorzutragen.

Alle drei gehen dabei nach dem etwa gleichen Muster vor: Ein Grundpreis, der kaum über der breiten Mitte liegt, dann wird ein kluges Geflecht an Aufpreis-extras darübergelegt, dem hehren Anspruch folgend hochwertig und technisch innovativ. Hier erkennt man schon unterschiedliche Strategien: Mercedes erhebt Führungsanspruch, preislich wie inhaltlich, vielleicht ist es kein Zufall, dass man sich auch des größten Hubraums bedient. Audi stellt sich preislich am günstigsten dar, was sich allerdings bei näherem Hinsehen relativiert. BMW geht den Mittelweg.

Wir fahren den A4 sowohl als Fronttriebler wie auch als Allradler. Der Fronttriebler fühlte sich bei identischer Motorleistung tatsächlich spürbar leichtfüßiger an, während das harte Sportfahr-

werk des S-Line-Sportpakets in so einem Auto nicht unbedingt Freude macht. Da waren wir dann mit dem Quattro doch besser dran, der in Richtung Komfort konfiguriert war. Vom Fahrwerk her zeigte ohnehin der Mercedes die beste Figur. Er hat das so genannte selektive Dämpfungssystem serienmäßig. BMW hingegen: gewohnt straff, aber nicht unangenehm.

Drei Turbodiesel ähnlicher Machart: Dem Mercedes kommt die etwas höhere Leistung zupass, um dem etwas höheren Fahrzeuggewicht adäquaten Schwung zu geben. Mehr Hubraum verschafft ihm offenbar auch akustisch und in der Geschwindigkeit einen kleinen Vorsprung gegenüber dem Audi. Der BMW-Motor ist ein eigener Charakter, leistungsmäßig wie akustisch sehr gegenwärtig. Zum Thema Schadstoffe: Alle drei haben eine sehr wirkungsvolle Abgasreinigung mit SCR-

BESTE BEDienung:

BMW 3ER

Ausgereifte Menüführung mittels iDrive-Drehsteller und noch eine richtige Handbremse.



WISCH UND WEG

Einfüllöffnung für die Scheibenwaschanlage am hinteren Ende des rechten Kotflügels des Audi. Hat man sie erst gefunden, kann man wenigstens keine Flüssigkeit über die Batterie leeren.



DOPPELKLAPPE

Die Heckklappe mit eigens zu öffnender Scheibe hat bei Touring-Modellen von BMW schon Tradition. Nettes Detail, aber braucht man es?



DIE WELT IST GROSS

Obwohl unser Mercedes schon ziemlich gut ausgestattet war, erkennen wir an vier blinden Knöpfen, dass wir womöglich doch noch zu wenig Assistenten geordert hatten.



BESTES FAHRGEFÜHL: MERCEDES C-KLASSE

Es ist die Summe der Eigenschaften, die zählt.

Die Erwartungshaltung in dieser Fahrzeugklasse geht doch schon eher in Richtung Komfort und Gедiegenheit, so dass wir die verbindliche Direktheit des BMW in jeder Hinsicht sehr schätzen, aber letztlich doch dem Mercedes in Summe das beste Benehmen attestieren. Er ist in allen Disziplinen sehr stark. Der Audi fühlt sich dagegen eher feinsinnig, nobel, zurückhaltend, schlank, leichtfüßig, aber auch weniger massiv an. Auch das hat was.





Die Gesichtsmaske ist ein wichtiger Teil der Individualisierungs-Strategie. Hier die sportive Schnauze, enthalten im S-Line-Sportpaket für 2.579 Euro.

BESTE NUTZBARKEIT: AUDI A4

Heckklappe und Laderaumabdeckung gehen elektrisch rauf und runter, und das serienmäßig.



ZIEHEN ODER KLAPPEN ...

... lautete bis heute die Frage bei Türgriffen. Audi hat das jetzt im Handstreich sozusagen demokratisch gelöst: Ziehen und Klappen in einem. Doch wo bleibt der Vorteil?



HANDBREMSE!

Auch wenn wir mittlerweile schon in jedem Krachtettl auf elektrische Handbremsen stoßen, so ein Hebel wie im BMW hat schon was, wenn man ihn hochradscht.



KOFFERRAUM-DURCHREICHE

Alle drei haben eine Rücksitzlehne im Format 40:20:40. Beim Mercedes (Bild) ist die flexible Rücksitzlehne im Österreich-Paket enthalten, bei Audi Avant und BMW serienmäßig.

Stickoxid-Katalysator, zu erkennen am AdBlue-Tank. Der Verbrauch an AdBlue ist extrem von der Fahrweise abhängig – somit sind es auch die zusätzlichen Kosten. Wir werden uns das Thema noch genauer ansehen. So viel schon jetzt: Audi und Mercedes bieten auf Wunsch einen größeren AdBlue-Tank.

Wie schon im Falle Audi angedeutet, dämpft der Allradantrieb ein wenig die Spontanität des Ansprechens, was mitunter als ganz angenehm empfunden wird, insbesondere von mitfahrenden Passagieren, die Autos sind ja trotzdem sehr üppig motorisiert. Ob sieben oder acht Gänge mit Wandlerautomatik bei Mercedes bzw. BMW oder sieben Gänge mit Doppelkupplung beim Audi: Das funktioniert alles exzellent, rühren möchte da niemand mehr.

Atmosphärisch lässt sich mit viel Geld in dieser Fahrzeugklasse eine ganze Men-

ge erreichen, umso wichtiger ist, dass die Grundparameter stimmen. Schön, dass alle drei die Erwartungen an die Marke, die über Jahrzehnte systematisch hochgeschraubt wurden, grundsätzlich erfüllen. BMW als Charakterdarsteller in Sachen Fahrvergnügen, Mercedes als stabiler Faktor am Schnittpunkt zwischen innovativ und verlässlich und Audi als fein gewebte Edel-Linie eines zuweilen verdammt ehrgeizigen Alleskönnerkonzerns.

Schwächen? Natürlich. Auch. Die Bedienphilosophie hinkt der ehrgeizigen Vielfalt an Funktionen beim Mercedes ein wenig hinterher. Könnte man auch auf mangelndes persönliches Talent zurückführen, aber im Extremfall tun sich fast alle mit dem BMW leichter. Der Audi liegt dazwischen, hat mit dem aufpreispflichtigen, aber sehr klug angelegten Virtual Cockpit einen guten

Weg gefunden, unsere Intuition anzusprechen.

Das Raumgefühl an den Vordersitzen unterscheidet sich kaum von der heutigen Kompaktklasse, vor allem im Mercedes beansprucht die breite Mittelkonsole sehr viel Platz. Die Länge bringt's natürlich, zum einen in Form von Knieraum für die Fondpassagiere und vor allem beim Kofferraum, der um die 500 Liter liegt. Dass diese Autos in keiner Weise Rekorde im Raumangebot aufstellen wollen, versteht sich aber angesichts der Raumwunder, die es anderswo schon für weniger Geld gibt, von selbst.

Tatsächlich wirkt der Audi A4, obwohl er nicht gravierend anders aussieht als der Vorgänger, am frischesten. Erstaunlich, wie geschickt Audi seine Designlinie fortsetzt, ohne sich zu verbiegen. Im Vergleich erscheint der BMW ein wenig grobschlächtig und der Mercedes dominanter.



AUDI A4 AVANT 2,0 TDI QUATTRO SPORT

Preis € 48.390,- (NoVA 5 %)

Basispreis € 46.840,- (NoVA 5 %)

Steuer jährlich € 919,44

Motor, Antrieb Vierzylinder-DI-Turbodiesel (1995 ccm), 7-Gang-S-tronic (Doppelkupplungsautomatik), Allradantrieb permanent.

Leistung/Drehmoment 140 kW (190 PS)/3800-4200/min, 400 Nm/1750-3000/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h 7,4 sec, Spitze 230 km/h, Normverbrauch/CO₂ 5,2/4,1/4,5 l/100 km/123 g/km. Testverbrauch 6,3 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4725/1842/1434 mm, Tank 58 l, SCR-Tank 12 l, Kofferraum 505-1510 l. Räder 225/50 R 17.

Gewichte Leergewicht 1690 kg, Zuladung 530 kg, Anhängelast 2000 kg.

Sicherheit EuroNCAP *****/90/87/75/75 % (2015).

Ausstattung Klimaautomatik, Sportsitze, Rücksitze 40:20:40, Xenonscheinwerfer, Dachreling, Lederlenkrad, el. Laderaumabdeckung, el. Gepäckraumklappe, Drive Select.

Extras Metallic-Lack € 1.128,-, Komfortpaket (u.a. Einparkhilfe Tempomat Plus, LED-Scheinwerfer) € 3.260,-, Businesspaket Plus (u.a. MMI Navigation Plus, Smartphone Interface, Virtual Cockpit, Sound System) € 3.518,-, Assistenzpaket inkl. adapt. Tempomat € 1.889,-, S-Line-Sportpaket (u.a. Tieferlegung, Aluräder 245/40 R 18, Sportlenkrad mit Schaltwippen) € 2.579,-, S-Line Exterieur € 1.851,-, Tempomat € 380,-, Fernlichtassistent € 191,-, Leder/Alcantara-Sitze € 2.408,-, LED-Matrix-Scheinwerfer € 2.408,-.

Alle Antriebsvarianten:

Benzin

2,0 TFSI Ultra (140 kW/190 PS) € 41.840,- (6 %)

2,0 TFSI quattro (185 kW/252 PS) € 50.280,- (10 %)

Diesel

2,0 TDI (110 kW/150 PS) € 38.330,- (3 %)

2,0 TDI (140 kW/190 PS) € 43.380,- (4 %)

2,0 TDI quattro (140 kW/190 PS) € 46.840,- (5 %)

3,0 TDI (160 kW/218 PS) € 48.340,- (5 %).

3,0 TDI quattro (200 kW/272 PS) € 55.410,- (8 %).

BMW 320D TOURING X-DRIVE M-SPORT

Preis € 54.474,- (NoVA 8 %)*

Basispreis € 45.501,- (NoVA 6 %)

Steuer jährlich € 919,44

Motor, Antrieb Vierzylinder-DI-Turbodiesel (1995 ccm), 8-Gang-Wandlerautomatik, Allradantrieb permanent.

Leistung/Drehmoment 140 kW (190 PS)/4000/min, 400 Nm/1750-2500/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h 7,3 sec, Spitze 228 km/h, Normverbrauch/CO₂ 5,5/4,4/4,7 l/100 km/126 g/km. Testverbrauch 6,5 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4623/1811/1434 mm, Tank 57 l, Kofferraum 495-1500 l. Räder 225/45 R 18 v/255/40 R 18 h.

Gewichte Leergewicht 1610 kg, Zuladung 575 kg, Anhängelast 1800 kg.

Sicherheit EuroNCAP *****/95/84/78/86 % (2012).

Ausstattung Klimaautomatik, Rücksitze 40:20:60, LED-Scheinwerfer, Dachreling, Fahrerlebnisschalter, M Lederlenkrad, Tempomat, Einparkhilfe v+h, Alcantara-Sitze, 18-Zoll-Räder.

Extras Metallic-Lack € 973,-, Business Paket Plus (u.a. Navi Professional, Komforttelefonie) € 3264,-, Fahrerassistenzpaket (u.a. Rückfahrkamera, Spurwechselwarnung) € 1.958,-, Innovationspaket (u.a. Head-Up-Display, aktiver Tempomat) € 2.688,-, Komfort-Paket (u.a. Sitzverstellung el.) € 1.728,-, Sichtpaket (u.a. adaptive LED-Scheinwerfer) € 1.984,-, Ledersitze € 1.754,-, Sportbremse € 755,-, Lenkradheizung € 218,-, Panorama-Glasdach € 1.677,-.

Alle Antriebsvarianten:

Benzin

318i (100 kW/136 PS) € 32.900,- (7 %)

320i (135 kW/184 PS) € 38.600,- (9 %)

330i (185 kW/252 PS) € 45.250,- (9 %)

340i (240 kW/326 PS) € 54.100,- (14 %)

Diesel

316d (85 kW/116 PS) € 35.100,- (4 %)

318d (110 kW/150 PS) € 37.600,- (4 %)

320d ED (120 kW/163 PS) € 39.400,- (3 %)

320d (140 kW/190 PS) € 40.300,- (5 %)

325d (160 kW/218 PS) € 46.600,- (7 %)

330d (190 kW/258 PS) € 51.700,- (9 %)

335d xDrive (230 kW/313 PS) € 57.850,- (12 %)

Aufpreis xDrive ca. € 3.000,- bis € 4.000,-.

*inkl. Österreich-Paket Plus.

MERCEDES C 250D 4MATIC AMG-LINE

Preis € 58.439,- (NoVA 9 %)*

Basispreis € 51.480,- (NoVA 8 %)

Steuer jährlich € 1.009,44

Motor, Antrieb Vierzylinder-DI-Turbodiesel (2143 ccm), 7-Gang-Wandlerautomatik, Allradantrieb permanent.

Leistung/Drehmoment 150 kW (204 PS)/3800/min, 500 Nm/1600-1800/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h 7,2 sec, Spitze 235 km/h, Normverbrauch/CO₂ 6,0/4,4/5,0 l/100 km/129 g/km. Testverbrauch 6,7 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4702/1810/1457 mm, Tank 50 l, Kofferraum 490-1510 l. Räder 225/50 R 17.

Gewichte Leergewicht 1710 kg, Zuladung 575 kg, Anhängelast 1800 kg.

Sicherheit EuroNCAP *****/92/84/77/70 % (2014).

Ausstattung Klimaautomatik, AMG-Line Exterieur, Tempomat, Rücksitze 40:20:40, Fahrwerk mit selektiver Dämpfung, teilelektrische Sitzverstellung vorne, Halogenscheinwerfer, Dachreling.

Extras Metallic-Lack € 1.051,-, Luftfederung € 1.600,-, Panorama-Schiebedach € 2.380,-, Comand Online € 3.767,-, Intellig. Licht System LED € 1.948,-, Assistenzpaket Plus € 2.825,-, Panoramaschiebedach € 2.380,-, Headup-Display € 1.035,-.

Alle Antriebsvarianten:

Benzin

C 160 (95 kW/129 PS) € 35.270,- (7 %)

C 180 (115 kW/156 PS) € 37.830,- (7 %)

C 200 (135 kW/184 PS) € 41.190,- (8 %)

C 200 4MATIC (135 kW/184 PS) € 47.540,- (11 %)

C 250 (155 kW/211 PS) € 46.060,- (8 %)

C 300 (180 kW/245 PS) € 49.780,- (12 %)

C 350 e (211+82 PS) € 53.590,- (0 %)

C 400 4MATIC (245 kW/333 PS) € 62.330,- (17 %)

C 450 AMG 4MATIC (270 kW/367 PS) € 71.760,- (18 %)

AMG C 63 (350 kW/476 PS) € 91.480,- (21 %)

AMG C 63 S (375 kW/510 PS) € 101.280,- (21 %)

Diesel

C 180 d (85 kW/116 PS) € 36.580,- (4 %).

C 200 d (100 kW/136 PS) € 39.860,- (4 %)

C 220 d (125 kW/170 PS) € 42.340,- (4 %)

C 220 d 4MATIC (125 kW/170 PS) € 48.970,- (8 %)

C 250 d (150 kW/204 PS) € 47.760,- (5 %)

C 250 d 4MATIC (150 kW/204 PS) € 51.480,- (8 %)

C 300 h (204+27 PS) € 49.130,- (2 %)

*inkl. Österreich-Edition Plus.



PER ASPERA AD ASTRA

Infiniti, Nissans Nobelschiene, geht ins kompakte Segment hinein und macht dort erwartungsgemäß gleich keine halben Sachen. Hilfe kommt von berufener Seite.

Marken mit hohem Anspruch, sowohl technisch wie stilistisch, bauen ihre Kompaktwagen zur Zeit auf eine ganz bestimmte Weise. Langgezogene Motorhaube, heckwärts senkt sich das Dach bis zum recht steilen Abbruch, die Fenster verjüngen sich zu Schießscharten, insgesamt soll der Eindruck eines gut trainierten Muskels entstehen. Der Einser-BMW ist so, Volvo V40 und Mercedes A-Klasse auch: die Oberschicht der Kompaktautos also, zu der sich der Infiniti Q30 nun gesellt.

Zur A-Klasse besteht überhaupt die engste Verwandtschaft. Von der Gleichteilphilosophie etwa im Innenraum (Schalter, Regler, Hebel, das ganze Lenkrad etc.) kann sich der VW-Konzern glatt noch was abschauen. Motor und Plattform sind ebenfalls von Mercedes, womit sich eigentlich die Frage stellt, warum nicht gleich das ganze Auto Mercedes heißt.

Weil es Unterschiede gibt. Infiniti betont die eigene Abstimmung des Fahrwerks, auf dass es weicher wurde als jenes der A-Klasse. Mag sein, in Nuancen.

Welches Auto von außen besser aussieht, ist wohl Geschmackssache, der Infiniti kommt auf jeden Fall deutlich sportlicher daher. Wie sich dann der QX30, also das SUV, zum Bruder Mercedes GLA ausnimmt, wird man sehen. Da hängt die Latte schon höher, denn der GLA ist ein sehr gelungenes Werkstück.

Nun aber der Q30 auch. Aus den Mercedes-Komponenten haben die Japaner eine völlig eigenständige Armaturenlandschaft gestaltet. Und sie haben den Touchscreen (den es bei Mercedes gar nicht gibt) ins Armaturenbrett integriert.

SHORTCUT

Was wir mögen

Das coole weiße Lederinterieur, den integrierten Bildschirm, den schicken Auftritt.

Was uns fehlt

Innen mehr Infiniti. Alles von Mercedes, sogar das Lenkrad.

Was uns überrascht

Dass auf Anhieb mehr Q30 verkauft wurden als BMW 1er und Mercedes A-Klasse zusammen. Okay, das war ein Witz.

Perfekt, wenn

... man Kompakt mit Luxus will.

Die Konkurrenz

A-Klasse, BMW 1er, Volvo V40, Lexus CT 200h (Hybrid), Citroën DS4, Audi A3 etc.



Eines Tages werden alle edlen Kompakten so oder ungefähr so aussehen. Dieser Tag ist heute.

Kommt hinzu ein ganz eigenes Infotainmentsystem mit Audio-Geräuschunterdrückung, voller Konnektivität und vier Außenbordkameras samt toller Vogelperspektive.

Zur erwähnten weichen Fahrwerksabstimmung gesellt sich, dass der Infiniti dicker gepolstert ist in vieler Hinsicht. Die hellen Ledersitze in unserem Modell (Style-Paket Gallery White) sind ganz außergewöhnlich in Anmutung und Gemütlichkeit: Das geht schon klar in Richtung Rolls-Royce-Üppigkeit.

Wir wagen die Behauptung, noch nie in einem Kompaktkar zu gesessen zu sein, das dermaßen nach Luxusklasse schmeckt.

Dabei, der Preis: Unser Testwagen kostet zwar um 4.500 Euro mehr als der technisch dazupassende Mercedes, hat dafür aber Ledersitze und Metallic-Lackierung im Gallery-White-Paket dabei, außerdem elektrisch verstell- und beheizbare Vordersitze, LED-Scheinwerfer und 18- statt 17-Zoll-Räder.

Damit liegt der Infiniti preislich ungefähr auf der Höhe des Mercedes oder ganz knapp darunter. Wirklich billiger sollte er ohnehin nicht sein, die Marke ist als Nobelschiene konzipiert und international erfolgreich: über 150.000 Autos weltweit von Jänner bis September 2015. Die mageren Zahlen in Österreich (23 im gleichen Zeitraum) sind zwar unterhaltsam, aber bedeutungslos.

Wolfgang Hofbauer



Mit Dreh und Drück beherrscht man verständlich sein Reich.

DATEN INFINITI Q30 2,2D DCT AWD PREMIUM TECH

Preis € 40.840,- (NoVA 7 %)

Basispreis € 26.200,- (NoVA 9 %)

Steuer jährlich € 784,44

Motor, Antrieb 4-Zyl.-Turbodiesel, 2143 ccm, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Allradantrieb.

Leistung/Drehmoment

125 kW (170 PS)/3400/min,

350 Nm/1400-3400/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h 8,5 sec, Spitze 215 km/h, Normverbrauch/CO₂ 6,0/4,9/4,9 l/100 km/129 g/km. Testverbrauch 5,4 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4425/1805/1495 mm, Tank 56 l, Kofferraum 368 l. Reifen 235/50 R 18.

Gewichte Leergewicht 1598 kg, Zuladung 477 kg.

Ausstattung 2-Zonen-Klima, LED-Nebelscheinwerfer, LED-Scheinwerfer, Spurverlassenswarner, 18-Zoll-LM-Felgen, Innenausstattung in schwarzem Lack, Auffahrwarnsystem mit Stopp-Funktion, adaptives Kurvenlicht, elektr. verst. Vordersitze, Fahrmodus-Wahlschalter, Touchscreen 7 Zoll, Spracherkennung, Rückfahrkamera, Parksensoren v./h. etc.

Extras Navigationssystem mit Digitalradio und Verkehrszeichenerkennung € 1.647,-, Sicherheitspaket (Totwinkelwarner, aut. Parkassistent mit Rundumsichtmonitor, Bewegtbobjekterkennung, intelligenter Tempomat) € 2.170,-, Audio von Bose € 847,-, Panoramaglasdach € 688,-, Gallery White Paket (weiße Nappaledersitze, Metalliclackierung, Privacy-Verglasung hinten, etc.) € 1.196,-.



Man sieht zwar viele Mercedes-Schalter. Dafür könnten die Deutschen hier lernen, wie man ein zentrales Display einbaut. Nämlich genau so.

VERGLEICHBAR



BMW 120d xDrive

Preis € 41.319,- (NoVA 6 %)

Steuer jährlich € 919,44

Antrieb 4-Zyl.-Turbodiesel, 1995 ccm, Leistung 140 kW (190 PS), 400 Nm Drehmoment, 8-Gang-Steptronic-Getriebe, Allradantrieb.

Dimensionen: 5 Sitze, L/B/H 4329/1765/1432 mm, Gewicht 1530 kg, Reifen 205/55 R 16

Fahrleistungen: 0-100 km/h 6,8 sec, Spitze 222 km/h, Normverbrauch/CO₂ 5,1/3,9/4,3 l/100 km/113 g/km.



Mercedes A 220 d 4MATIC

Preis € 37.500,- (NoVA 7 %)

Steuer jährlich € 838,44

Antrieb 4-Zyl.-Turbodiesel, 2143 ccm, Leistung 130 kW (177 PS), 350 Nm Drehmoment, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Allradantrieb.

Dimensionen: 5 Sitze, L/B/H 4299/1780/1433 mm, Gewicht 1545 kg, Reifen 205/55 R16.

Fahrleistungen: 0-100 km/h 7,5 sec, Spitze 220 km/h, Normverbrauch/CO₂ 5,7/4,4/4,9 l/100 km/127 g/km.



Breiten- und Längensport

Der oberste Peugeot 308 ist nebenbei auch der wohnlichste, und nach Familien-tauglichkeit muss bei einem Kombi ohnedies nicht extra gefragt werden.

Kein Peugeot-308-Test ohne Lobpreisung der Sitze: Wie sie den französischen Komfort alter Schule mit dem Seitenhalt der Gegenwart verbinden, ist allerhöchste Kunst, wiewohl mehr Technik und Materialauswahl dahinterstecken als künstliche Ambitionen. Beim GT kommt noch was obendrauf, nämlich Alcantara und Kunstleder, das man insofern nicht als Kunstleder erkennt, weil heute jedes Leder aufgrund der Beschichtung ein wenig künstlich aussieht.

Nötig ist der Seitenhalt übrigens hier besonders, weil der GT 180 BlueHDI ist der zweitstärkste 308. Der stärkste ist der GT als Benziner, der aber günstiger ist als der HDi, weshalb mit unserem Testauto die teuerste Möglichkeit einparkt, Peugeot 308 zu fahren: Die Kombiversion SW um 36.400 Euro, und das Auto erklärt den Preis aus vielen Blickwinkeln.

Zum Beispiel außen über allerlei sportliche Zutaten (Aufzählung im Datenkasten). Und durch zehn Millimeter

Tieferlegung, die den Federungskomfort so lassen, wie er bei einem Familienkombi sein soll. Also geschmeidig bei voller Präzision des Fahrwerks.

Die Dynamik ist wie bei einem Auto mit dem Beinamen GT zu erwarten. 180 PS und 400 Nm stehen gut im Saft, zumal sie schon an den Vorderrädern sind, bevor man das Wort Turboloch überhaupt zart andenken kann. Kerniges Gebrüll ist dabei keines zu

SHORTCUT

Was wir mögen

In alle Richtungen gut gepolstert zu sein: Leistung, Laderaum, Komfort, alles fein bemessen.

Was uns fehlt

Etwas sanftere Schaltmanöver, wenn Getriebe & Wetter kalt sind.

Was uns überrascht

Wie wenig Notiz die meisten vom 308 GT HDi nehmen werden. Schade für beide.

Perfekt, wenn

... man viel unauffällig haben mag.

Die Konkurrenz

Die starken Diesel-Kombis von Ford Focus, Seat Leon, Skoda Octavia, VW Golf. Alle anderen sind nur als Benziner stark.

erwarten. Der Klang des Zweiliter-HDi wird zwar elektronisch nach innen verstärkt, bleibt aber kompatibel mit den Ohren aller mitfahrenden und –finanzierenden Generationen, vor allem beim Gleiten. Die Sechsgang-Automatik schaltet nach dem Aufwärmen (meistens) so sanft, dass man nicht nach einem Schaltgetriebe fragen mag. Es gäbe ohnedies keines.

Es gibt aber ein GT-Interieur, das gleichauf mit dem Motor der hauptsächliche Kaufgrund für den GT HDi sein wird: Feine Stoffe in Schwarz rundum, rote Nähte bis ins Armaturenbrett und die Türverkleidungen, sogar die Lochungen der inneren Türgriffe sind rot hinterlegt. Die polierten GT-Logos und Einstiegsleisten kontrastieren glänzend, und die Winzigkeit aktueller Peugeot-Lenkräder erklärt sich in dieser Sportlichkeit erstmals von selbst. (Nebenbei hilft sie auch mit, den Blick auf die darüber liegenden Skalen freizuhalten.)

Martin Strubreiter

Rote Ziernähte bis ins Armaturenbrett, der Löwe im Grill und Chrom-Endrohre im Heckdiffusor machen den GT zum GT.

DATEN PEUGEOT 308 2,0 BlueHDI 180 GT SW AUT.

Preis € 36.400,- (NoVa 3 %)

Steuer jährlich € 856,44

Motor, Antrieb 4-Zylinder-DI-Turbodiesel (1997 ccm), 6-Gang-Automatik, Frontantrieb.

Leistung/Drehmoment 133 kW (181 PS)/3750/min, 400 Nm/2000/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h 8,6 sec, Spitze 218 km/h, Normverbrauch ges./CO₂ 4,1 l/100 km/107 g/km. Testverbrauch 6,2 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4585/1563/1472 mm, Tank 53 l, Kofferraum 610-1660 l, Räder 225/40 R 18.

Gewichte Leergewicht 1425 kg, Zuladung 595 kg, Anhängelast 1400/750 kg.

Sicherheit EuroNCAP *****/92/79/64/81 % (2013).

Ausstattung 2-Zonen-Klimaautomatik, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, CD-Radio, USB, Tempomat, Parkhilfe vo. + hi., Fernverriegelung der Rücksitzlehnen, Hill Assist, LED-Scheinwerfer, 18"-Alufelgen, Handsfree Entry & Start, Touchscreen-Navigation, Lederlenkrad, Polsterung Alcantara/Kunstleder, rote Ziernähte, Seitenschweller in Wagenfarbe, 10 mm Tieferlegung, Veloursbodenmatten.

Extras Metallic-Lack € 541,-, Denon-HiFi € 590,-, Sitzheizung vorne & Massagiefunktion € 523,-, Rückfahrkamera € 529,-, Panorama-Glasdach € 652,-, Lederausstattung € 1.630,-.



VW Caddy Generation Four TDI Die neuen Macher

Sie vermitteln durch ihr Auto Tatendrang und Fröhlichkeit. Kurzum: Transportkapazität und Lebensqualität finden auf einer gemeinsamen Ebene statt.

Den Caddy findet man gar nicht unter den normalen VWs, denn er firmiert noch immer unter „Nutzfahrzeuge“, was wir nun echt nicht geglaubt hätten angesichts seines flotten Auftretens und seiner höflichen Art, wie er die Passagiere empfängt und mit ihnen umgeht. Da ist nichts mehr, was an die auf Kleinwagen basierenden Klapperkisten früherer Jahre erinnert.

Das Sondermodell „Generation Four“ bemüht sich, ganz besonders weltautomäßig aufzutreten, unter anderem mit einer äußerst erfrischenden Farbe, die es nur bei diesem Modell gibt, allerdings gegen 641 Euro Aufpreis: Fortanarot! Benannt weder nach einer Glückssträhne noch nach einem Springbrunnen, sondern nach einer bekannten italienischen Rotweinsorte.

Tempomat und City-Notbremse sind hier auch schon serienmäßig, zusätzlich könnte man aber auch noch einen Abstandstempomaten und mehr oder weniger Vernetzung bestellen. Und ein richtiges Reserverad gab's auch!

Abgastechnisch waren wir bereits bestens versorgt, nämlich mit dem neuen Zweiliter-TDI-Motor mit 102 PS und dem aufwendigen SCR-Katalysator.

Rudolf Skarics

Sehen Sie oben die rote Dekorleiste am Amaturenbrett? Sie ist serienmäßig, genau wie die 16-Zoll-Leichtmetallfelgen. Und die gab's auch noch in Rot und 17 Zoll ohne Aufpreis, eleganter, aber auch heikler im Umgang.

DATEN VW CADDY TDI EU6 GENERATION FOUR

Preis € 26.628, – (NoVA 6 %)
Steuer jährlich € 379,44
Antrieb Vierzylinder-DI-Turbodiesel-Motor, 1968 ccm, 75 kW (102 PS), 250 Nm Drehmoment, manuelles Fünfganggetriebe, Frontantrieb.
Dimensionen: 5 Sitze, L/B/H 4506/1793/1822 mm, Gewicht 1519 kg, Tankinhalt 55 l + 9 l AdBlue, Räder 205 55 R 16.
Fahrleistungen: 0-100 km/h 12,9 sec, Spitze 172 km/h, Normverbrauch/CO₂ 5,3/4,1/4,6 l/100 km/119 g/km.



VIER FREUNDE SOLLT IHR SEIN

SEAT IBIZA 1,2 TSI STYLE. Hubraum kann durch nichts ersetzt werden, außer durch mehr Hubraum. In diesem Sinne griffen wir nicht zum Dreizylinder mit 999 Kubikzentimeter sondern zum Vier-Ender mit deren 1197. Und natürlich: Hat sich der Dreizylinder mit überraschender Laufruhe einen Namen gemacht, so gibt es doch zumindest eine Untersuchung, nach der kleine, aufgeladene Direkteinspritzer um ein Vielfaches mehr Partikel ausstoßen als normale Benziner und Dieselmotoren. Wobei: Unser 1,2 TSI ist auch so einer, wenn auch weniger. Führt aber gut, ist leise, knackig und konzentriert. *W.H.*



FAMILYFACELIFT

FORD C-MAX 1,0 ECOBOOST. Familiengesicht nun auch für den fahraktiven Kompakt-Van, dazu ein Facelift, das vor allem dem Komfort zu Gute kam: 8-Zoll-Touchscreen, hochwertigere Materialien, umfassende Assistenzsysteme, aufgeräumte Ergonomie, bessere Schalldämmung und Goodies wie eine sensorgesteuerte Heckklappe oder automatisches Einparken. Reden müssen wir über den Einliter-Benziner mit 125 PS: Dann doch 7,7 Liter Praxisverbrauch und kaum Motorbremswirkung bergab lassen Gedanken an den neuen 1,5-Liter-Benziner aufkommen. Ab 25.400 Euro. *W.J.*



Man sieht den Schaltknüppel. Den Jazz gibt es auch mit CVT-Automatik. Die ist sicher die bessere Wahl. Drei Ausstattungs-niveaus sind zu haben: trend, comfort, elegance. Der Touchscreen ist ab comfort serienmäßig.



Zaubern muss man können

Der Honda Jazz ist nicht gerade das Auto, das man nach einem Lottosechser kaufen würde. Bei näherer Betrachtung aber: So blöd wär das gar nicht.

Was im Honda Jazz nicht so gut funktioniert, ist schnell aufgezählt: die Motor-Getriebe-Einheit. Nicht nur, dass die 102 PS zur Hälfte für die Lärmerzeugung abgestellt sind. Es ist auch nahezu unmöglich, halbwegs ruckfrei zu schalten oder überhaupt wegzufahren. So ist das fast immer bei kleinen und relativ leistungsstarken Benzinern mit ihrem geringen Drehmoment: Die richtige Kupplungs-Gaspedal-Balance ist kaum zu finden. Entweder der Motor heult auf, oder er stirbt ab.

Vielleicht muss man ein-fach nur länger üben.

Der Witz des Jazz liegt aber sowieso woanders: Er ist ein Kleinwagen, der mit dem Ziel entwickelt wurde, innen ein solcher nicht zu sein. Dies geschah erfolgreich zunächst mit einer Maßnahme, die schon im Vorgänger so angewandt wurde: nämlich den Tank unter den Vordersitzen zu positionieren anstatt hinter den Rücksitzen. Zusätzlich ist das neue Modell um fast zehn Zentimeter gewachsen.

Das heißt, in diesem Auto ist richtig viel Platz zum Sitzen, fünf Erwachsene, an sich ein Horror in einem Auto, sind hier – eigentlich kein Horror. Vor allem die Kniefreiheit hinten ist bemerkenswert.

Ferner sind da die Magic Seats. Honda nennt sie nicht zu Unrecht so. Tatsächlich lassen sich mit einem Handgriff die hinteren Sitzflächen so hochklappen, dass hinter den Vordersitzlehnen ein

SHORTCUT

Was wir mögen

Die Raumintelligenz. Sie ist unüblich hoch.

Was uns fehlt

Jazz wäre ein richtig cooles Elektroauto (die Batterien dürften allerdings nicht mehr Platz wegnehmen als der Tank).

Was uns überrascht

Die Ausstattungspüppigkeit.

Perfekt, wenn

... man außen klein und innen groß möchte.

Die Konkurrenz

Hyundai i20, Citroën C3, Ford Fiesta, Mazda 2 u. v. m. Aber keiner von denen hat diese Innenraumgröße drauf.

eigener Stauraum entsteht, in den man zum Beispiel ein Fahrrad (mit abmontiertem Vorderrad) hineinstellen kann.

Ein anderer Handgriff legt die Rücksitzlehnen um, es entsteht ein *wirklich* ebener Laderaum. Da sich die Beifahrersitzlehne auch umlegen lässt, reicht dieser Laderaum rechts bis zum Handschuhfach. Insgesamt erlauben die Sitze 162 verschiedene Positionen, von denen wir mangels Zeit mindestens 140 gar nicht ausprobieren konnten. Wichtig ist jene mit *alles umgelegt*, weil dann ergeben sich 1314 Liter Laderaumvolumen.

Also: Viel praktischer geht es in diesem Segment nicht.

Das Armaturenbrett ist dank „Honda Connect“-Infotainmentsystem mit Touchscreen (Navi kostet 625 Euro extra) praktisch tastenfrei.

Die Materialien und die Verarbeitung entsprechen der Preisklasse – gut, aber nicht berauschend. Fazit: alles angemessen, Raumintelligenz als Bonustrack.

Wolfgang Hofbauer

DATEN HONDA JAZZ 1,3 I-VTEC ELEGANCE

Preis € 18.990,- (NoVa 6 %)

Basispreis € 15.990,- (NoVa 5 %)

Steuer jährlich € 379,44

Motor, Antrieb Vierzylinder-Benziner mit variabler Ventilsteuerung, 1318 ccm. Frontantrieb, 6-Gang-Schaltgetriebe.

Leistung/Drehmoment 75 kW (102 PS)/6000/min. 123 Nm/5000/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h 11,4 sec, Spitze 190 km/h, Normverbrauch/CO₂ 6,2/4,5/5,1 l/100 km/120 g/km. Testverbrauch 5,4 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 3995/1694/1525 mm, Wendekreis 10,8 m, Tank 40 l, Kofferraum 354-1314 l, Reifen 185/60 R16.

Gewichte Leergewicht 1138 kg, Zuladung 467 kg.

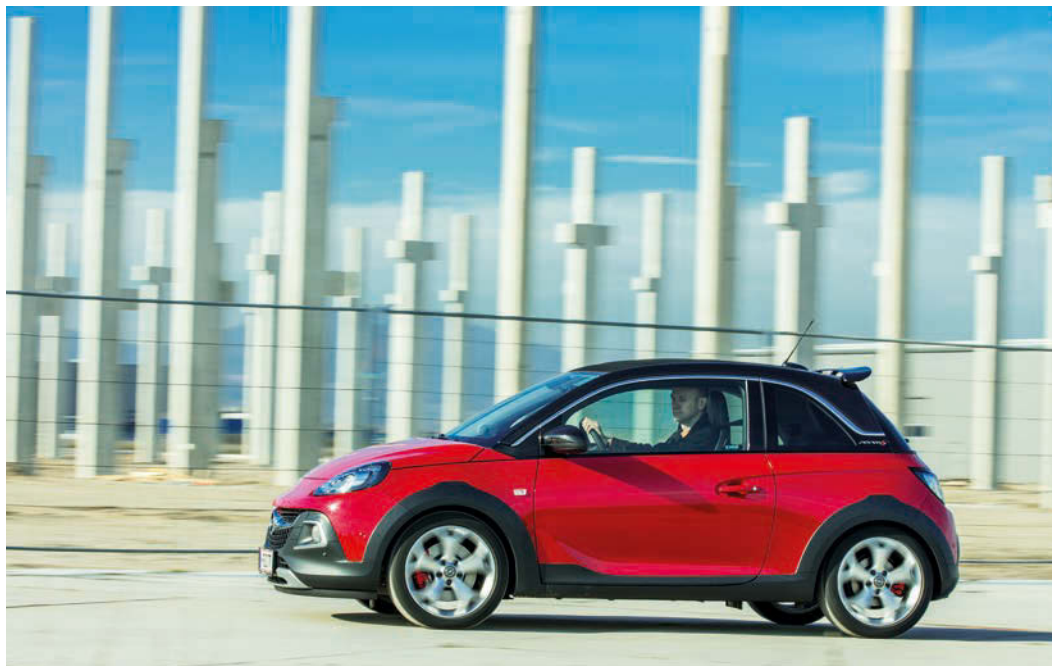
Sicherheit EuroNCAP

*****/93/85/73/71 % (2015).

Ausstattung Fahrassistentenpaket (Intelligent Speed Limiter, Kollisionswarnsystem, Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung, Fernlichtassistent), 2 USB-Anschlüsse, Einparkhilfe v./h., Honda Connect mit 7-Zoll-Touchscreen, Klimaautomatik, Lederlenkrad, Lenkrad höhen- und weitenverstellbar, Lichtsensor, Magic Seats, Nebelscheinwerfer, Regensensor, Rückfahrkamera, Smart Entry, LED-Tagfahrlicht, Berganfahrhilfe, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Alarmanlage, 6 Lautsprecher, Vordersitze höhenverstellbar etc.

Extras Metallic-Lack € 435,-, Honda Connect Navigation € 625,-, Sitzheizung vorne € 315,-.





40 ist das neue 20

Da reden wir jetzt vom Alter der Käuferinnen und Käufer und nicht vom Preis. Denn es ist nie zu spät für eine glückliche Jugend.

Das höhergelegte Sportfahrwerk ist ein bisschen, als würde man Sportschuhe mit Stöckel anziehen, aber im Zuge des fröhlichen Überrollens von Konventionen wird niemand daraus Stricke drehen: Beim Adam Rocks S zündet Opel die höchste Stufe knallerbsigen Frechseins, mixt den höhergelegten und beplankten Adam mit einem 150-PS-Turbomotor, verteilt bunte Kleckse auf alle Teile, die sich nicht rechtzeitig verstecken, und benennt die Farben so, dass sie von Jugendlichen jeden Alters als Verbündete umarmt werden: Das Auto auf diesen Fotos ist in *RED 'n' Roll* lackiert, das Dach in *I'll be Black* gehalten.

Garantiert nie langweilig wird der Motor: 150 PS aus 1,4 l treffen auf 1178 kg Leergewicht, und es gibt ja Gegenden im und am Land, wo Höchstgeschwindigkeit (210 km/h, bei einem Kleinwagen) oder Auspuffklang noch als harte Währung unter der Jugend gelten.

Für sie ist der Adam Rocks S gemacht, denn zum saftigen

Fahrgefühl, zur präzise zu exekutierenden Sechsgang-Schaltung, zum trocken abgestimmten Fahrwerk und den seitenhaltspendenden Sitzen passt der Auspuffklang so perfekt, dass es eine Freude ist: Man erwischt sich beim verkehrstechnisch völlig sinnlosen Beschleunigen, um im Sound zu baden, und ist froh, dass der Klang schon ein wenig über 2000 U/min losjubelt, als stünde der Drehzahlmesser in Tuchfühlung zum roten

SHORTCUT

Was wir mögen

Den bunten Stachel im Hintern der Fetten. Das Knallerbsige an sich.

Was uns fehlt

Ein noch größeres Faltdach. Dürfte gerne auch größer als der Adam selbst sein.

Was uns überrascht

Dass es uns plötzlich eher sehr wurscht ist, was unsere Kinder über uns denken.

Perfekt, wenn

... man seine Jugend kostengünstig zurückkaufen will.

Die Konkurrenz

Flotte Minis und Fiat 500.

Bereich. Von außen klingt der Adam Rocks S dezenter, und wir wollen nicht nachwassern, ob der Sound wirklich echt ist oder vom Sounddesigner. Der Klang IST, Ende der Nachforschungen.

Das Faltdach IST auch, serienmäßig bei allen Adam Rocks. Man kann dieser Reminiszenz ans freudige Leben gerne die Welle machen, der Letzte mit Fetzendach in Serie war der Citroën 2CV. Beim Adam öffnet es freilich elektrisch, dann ist ein Fleck Himmel von beruhigenden Ausmaßen frei. Was von Weitem ausschaut wie ein im Nacken des Daches gerolltes Stoffdach, ist übrigens der Heckspoiler. Wer den mit wohligen Jugenderinnerungen verbindet, ist heute keine 20 mehr, was die Chancen erhöht, die 20.440 Euro Kaufpreis reibungsfrei hinblättern zu können. Immerhin hat man da den Einstiegs-Adam schon um 8.500 Euro abgehängt, beim Ampelsprint wird das mit dem Davonfahren aber eh sehr ähnlich sein.

Martin Strubreiter

DATEN OPEL ADAM ROCKS S

Preis € 20.440,- (NoVa 10 %)

Basispreis € 18.390,- (Adam S)

Steuer jährlich € 649,44

Motor, Antrieb Vierzylinder-DI-Turbomotor (1364 ccm), 6-Gang-Getriebe, Frontantrieb.

Leistung/Drehmoment

110 kW (150 PS)/4900-5500/min, 220 Nm/2750-4500/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h 8,5 sec, Spitze 210 km/h, Normverbrauch/CO₂ 7,6/4,9/5,9 l/100 km/139 g/km. Testverbrauch 6,9 l/100 km.

Dimensionen 4 Sitze, L/B/H 3747/1720/1484 mm, Tank 35 l, Kofferr. 170-663 l. Räder 215/45 R 17.

Gewichte Leergewicht 1178 kg, Zuladung 387 kg.

Sicherheit EuroNCAP **** (87/72/65/81%).

Ausstattung Klimaautomatik, Tempomat, Sportfahrwerk, LED-Tagfahrlicht und -Rückleuchten, Lederlenkrad, Faltdach, Alufelgen, Heckspoiler, CD/MP3-Radio mit USB/Bluetooth-Schnittstelle.

Extras Metallic-Lack € 479,-, Dach in Kontrastfarbe € 413,-, Dachhimmel bedruckt € 104,-, Winterpaket (Sitzheizung vo., Lenkradheizung) € 365,-, Parkassistent (inkl. Toter-Winkel-Warner, 6 Lautsprecher, el. verstell- und heizbare Außenspiegel) € 604,-, fixes Panorama-Glasdach € 521,-, Lederausstattung € 2.074,-, Abstandswarner hi. € 333,-, 18-Zoll-Alufelgen € 677,-, IntelliLink-Infotainment-System € 260,-.



An den Querlamellen des Grills erkennt man den gelifteten Alhambra, am neuen Lenkrad auch. Wer sich hinten mittig anschnallt, bekommt eine Anleitung dazu.

Mitte des Lebens

Wie lifet man ein Auto, das ohnedies solide im Zenit seines Lebens steht? Am besten durch hohe Verdichtung der Technik und dezente Hinweise außen.

Der erste Seat Alhambra wurde 14 Jahre alt, das zählt unter Autos als ewiges Leben. Angesichts dieser Vorlage vergisst man leicht, dass der Neue auch schon wieder gut fünf Jahre unter uns weilt, das darf als bestes Alter gelten. Zum Beispiel für ein Facelift, wie es zur Lebensmitte eines Modells gerne gereicht wird, im Fall des Alhambra natürlich parallel zum Schwestermodell VW Sharan, ein typisches Zwillingenleben.

Das war im Sommer, hier kurz zur Erinnerung: Wer außen nach den Änderungen sucht, notiert LED-Rückleuchten und einen Grill mit vertikalen Chromstreben. Mehr Update wurde der Technik zuteil. Alle Motoren sind jetzt Euro-6-tauglich, obendrein ein wenig stärker und sparsamer, und natürlich ist der Alhambra noch besser mit Assistenten ausgepolstert. Zum Beispiel mit einem Totwinkelassistenten, mit adaptivem Tempomat oder der Multikollisionsbremse, die wir mangels Notsituation nicht final testen wollten. Genau wie die Müdigkeitserkennung – wir waren hellwach.



SHORTCUT

Was wir mögen

Wie gut der wenig emotionale Alhambra zu einer Marke passt, die von Emotionen leben will.

Was uns fehlt

Die Kombination von Allrad und DSG. Aktuell geht nur eines von beiden.

Was uns überrascht

Dass uns gar nichts überrascht. War aber eigentlich auch nicht überraschend.

Perfekt, wenn

... man sich mehr zu Seat als zu VW hingezogen fühlt.

Die Konkurrenz

VW Sharan, Ford Galaxy. Aber auch lange Kompaktvans.

Denn auch wenn der Alhambra beim ersten Vorfahren wenig emotional erscheint, weckt er mit seiner bis ins letzte Detail ausgebreiteten Harmonie, mit dem perfekten Zuschnitt auf alle Eventualitäten, mit der völligen Klarheit der Bedienung ein rares Gefühl rundum abgesicherten Unterwegsseins, sobald man etwas tiefer in sein Wesen eingedrungen ist. Was immer man vom Laderaum verlangt, er macht's nach ein paar knappen Handgriffen, genau dafür werden Vans gekauft. Und in der dritten Sitzreihe (847 Euro Aufpreis) wollen ohnedies nur Kinder sitzen.

Wir fuhren den mittleren von drei Dieseln, schöpften also 150 PS und 340 Nm aus zwei Liter Hubraum und ersparten uns per DSG das Schalten. Das Einzige, was man dieser Antriebseinheit der Mitte vorwerfen kann, ist, dass sie nicht mit Allrad kombinierbar ist – wer 4Drive wünscht, muss von Hand schalten, was in einem Auto dieser Statur und Langstreckentauglichkeit als entbehrlich gelten darf.

Martin Strubreiter



DATEN SEAT ALHAMBRA EXECUTIVE TDI DSG

Preis € 41.590,- (NoVA 9 %)

Steuer jährlich € 649,44

Motor, Antrieb 4-Zylinder-DI-Turbodiesel, 1968 ccm, 6-Gang-DSG, Frontantrieb.

Leistung/Drehmoment

110 kW (150 PS)/3500/min, 340 Nm/1750-3000/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h in 10,3 sec, Spitze 198 km/h, Normverbrauch/CO₂ gesamt 5,2 l/100 km, 136 g/km. Testverbrauch 7,2 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4854/1904/1720 mm, Wendekreis 11,9 m, Tank 70 l, Kofferr. 955-2430 l (7-sitzig 300-2297 l).

Leergewicht 1772 kg.

Sicherheit EuroNCAP

****/96/80/46/71%.

Ausstattung 3-Zonen-Klimaautomatik, Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht, Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht, Tempomat, Winterpaket (Sitzheizung vo., Scheinwerferreinigung, Scheibenwaschdüsen beheizt), Chrom-Dachreling, 16"-Alufelgen, Fernlichtassistent, Navigation, Parkhilfe vo.+hi., Rückfahrkamera.

Extras Metallic-Lack € 694,-, 7-Sitzer-Paket € 847,-, Anhängervorrichtung schwenkbar € 935,-, 17"-Alufelgen € 487,-, schlüsselloses Zutrittsystem € 448,-, Multifunktionskamera € 916,-, Glashub-/Schiebedach € 1.034,-, Seitenairbags vorne und hinten € 251,-, elektrisch bedienbare Schiebetüren € 1.132,-, Lederausstattung ab € 2.623,-, Parklenkassistent € 955,-.



Man sieht die Schiebetüren. Gut so.

VW Sharan TDI SCR

7 Mann in 1 Boot

Wenn alles schiefgeht, behalte ich dieses Testauto und mache ein Shuttle-Service für Staatspolitiker und Wirtschaftskapitäne auf.

Das Auto würde das hergeben, schon von der dunkelblauen Farbe her. Und dann: Sieben Sitze, die 1.593 Euro extra kosten. Das ist aber bei Weitem nicht alles hier: Ledersitze – 1.962 Euro. 18-Zoll-Räder – 938 Euro. Elektrische Schiebetüren – 836 Euro. Standheizung – 1.682 Euro. Noch ein paar Kleinigkeiten dazu, schon kostet das Testauto nicht mehr 50.000 Euro, sondern deren 15.000 mehr. Dabei müssen wir schnöde sechsgangschalten wie zu Großvaters Zeiten.

Vielleicht sollten die Staatspolitiker und Wirtschaftskapitäne auch nichts vom SCR-Tank erfahren. SCR ist die englische Abkürzung des deutschen Ausdrucks „selektive katalytische Reduktion“. Die Selektion betrifft die Stickoxide, und der Katalysator ist eine (synthetisch hergestellte) Harnstofflösung, die beim Service nachgefüllt wird, zuweilen aber auch öfter (und dann vom Fahrer). Damit hält der Sharan den EU-Grenzwert von 0,08 g/km locker ein (ermittelt realitätsnah vom ADAC, nicht von VW selbst).

Mit dem Sharan-TDI könnte man so gesehen glatt einen Umweltgipfel beschutten. Abgesehen davon: tolle Fahrbarkeit, beweglich, praktisch, groß und dezent speißig. Ideal für alle, die niemandem mehr was beweisen müssen. *W.H.*



DATEN VW SHARAN TDI SCR 4MOTION BMT HIGHLINE

Preis € 50.130, – (NoVA 11 %) **Steuer** jährlich € 658,44 **Antrieb** 4-Zyl.-Turbodiesel, 1968 ccm, 110 kW (150 PS), 340 Nm Drehmoment, 6-Gang-Schaltgetriebe, Allradantrieb. **Dimensionen:** 7 Sitze, L/B/H 4854/1904/1720 mm, Gewicht 1891 kg, Tank 70 l, Gepäckraumvol. 300–2297 l **Fahrleistungen:** 0–100 km/h 10,6 sec, Spitze 198 km/h, Normverbr./CO₂ 5,6 l/100 km/146 g/km. Testverbrauch 6,2 l/100 km.

5 Monate*
Autorevue
um € 10,–



Jetzt
**AUTOREVUE
TESTEN!**

Ihre Abo-Vorteile:

- Preisvorteil
- Keine Portokosten
- Servicegarantie
- Immer aktuell

**Mit Aktions-Nr.: 1441147
bestellen! 01/95 55 100
meinabo.at/auto-revue**

*Wenn ich mich nicht 3 Hefte vor Ende meines Abonnements schriftlich melde, möchte ich Autorevue zu den jeweils gültigen Bedingungen für Jahresabonnenten weiterbeziehen. Ersparnis bezieht sich auf den Einzelkauf. Angebot ist nicht auf bestehende Abos anrechenbar. Ich bin damit einverstanden, dass die Verlagsgruppe News GmbH meine angegebenen Daten für die Übermittlung von Informationen über ihre Produkte und Abo-Angebote nutzt. Ich nehme zur Kenntnis, dass diese Einverständniserklärung jederzeit unter abo@news.at widerrufen werden kann. Angebot gültig bis 31.03.2016. Druckfehler, Irrtümer & Preisänderungen vorbehalten.



NICHT DAHEIM UND DOCH ZUHAUSE

Es beginnt ein halbes Jahr mit dem elegantesten, schnellsten und technisch leistungsfähigsten Schneckenhaus aller Zeiten. So wie die Dinge liegen, dürften wir in den nächsten sechs Monaten viel von der Welt sehen.

Von Wolfgang Hofbauer Fotos Andreas Riedmann



Die größte Tragödie passierte bei knapp 4000 km: „Navi abgestürzt“, steht da im Fahrtenbuch, und: „Musste Auto neu starten“. Auto neu starten ... wir hoffen, der Tester hat kein Trauma davongetragen. Das Navi hat dann auf jeden Fall wieder funktioniert.

Wie natürlich das ganze Auto in den ersten wenigen Wochen noch nicht dazu gekommen ist, Macken zu machen. Wir erwarten derlei auch für die folgenden Monate nicht, denn schließlich: Toyota.

Die Marke hat jetzt aber auch dort mächtig Meter gemacht, wo sie vorher eher nicht so weltweit führend war, nämlich beim Design. Betrachten wir die mittlerweile vier Generationen lange Reihe der Avensis, erkennen wir die erst jüngst stark ansteigende Schönheitskurve, wobei der aktuelle eigentlich gar

nicht als komplett neue Generation gilt. Sondern eher als Überarbeitung des Vorigen, die aber so gründlich geraten ist, dass wir ausnahmsweise dem Hersteller Understatement unterstellen müssen.

Avensis neu ist sowohl außen wie innen enorm erfrischt worden, gehört jetzt zu den besseren Erscheinungen im Straßenbild und wartet innen sogar mit mindestens einem überragenden Design-Detail auf: Die Dekorleisten am Armaturenbrett und in den Türen, die ein Mittelding aus Holz und Gestein darstellen, also das ist vermutlich das Zweitcoolste, das Toyota eingefallen ist. Das Coolste fällt uns jetzt gerade nicht ein.

Noch ein Blick ins bis dato schütter bekräftelte Fahrtenbuch. Unsere Ablagennervensäge schrieb: „Wer Ablagen hasst, ist hier richtig.“ Auf den ersten Blick eine begründete

Die Dekorleisten, ein Mittelding aus Holz und Stein, sind vermutlich das Zweitcoolste, was Toyota je eingefallen ist.



Kritik. Schon der zweite Blick entlarvt die Ablagennervensäge als Lügner. Es findet sich eine rutschfeste, flache Ablage ganz vorne, wo man schön das Smartphone deponieren kann, dann noch Stauvolumen in der Mittelkonsole (unter einem Schiebedeckel) und noch was vor dem linken Knie zum Aufmachen. Was tatsächlich fehlt, sind Möglichkeiten, schnell einmal einen Kuli wo abzulegen. Weil wenn ich diesen in den Dosenhalter gebe, wo stelle ich dann den 1-Euro-Cappuccino vom McDrive hin?

Tut uns leid, aber größere Probleme zu servieren weigerte sich der Avensis bislang.

Den Avensis gibt es mit vier verschiedenen Motoren und in ebenso vielen Ausstattungs-niveaus, und wir wählten den stärkeren Diesel in der besten Ausstattung, also 2,0 D-4D mit 143 PS in der Variante *Lounge*. Da das Einstiegsmodell des Avensis 25.990 Euro kostet, sind die 39.570 Euro unseres Autos schon eine Ansage, aber die ist gerechtfertigt. Die Ausstattungsliste des Avensis Lounge ist lang und voller ruhmreicher Einzelposten, zum Beispiel Ledersitze, LED-Scheinwerfer, Navigationssystem und Verkehrszeichen-Assistent. Mit dem VIP-Paket (dessen Inhalt sehen Sie

rechts bei den Daten) und der Metallic-Lackierung rutschte der Preis gar über den Vierziger hinaus, damit ist aber praktisch die gesamte Options-Liste ausgeschöpft, denn sie ist gegenüber der Serienausstattungsliste geradezu lächerlich kurz.

Mit Ausnahme eines Automatikgetriebes ist alles da, was Luxus ausmacht. In der Tat: Sieht man von der bedauerlichen und leider auch nicht korrigierbaren Abwesenheit der Automatik ab, haben wir hier die wohl höchste Evolutionsstufe eines Mittelklasseautos vor uns. Auch die Farbe des Avensis – Havanna-braun – ist wahrhaft edel.

Und das alles ist appetitlich und werthaltig angerichtet. Fast schon wieder liebenswert ist diese LCD-Anzeigenleiste fürs Klima, die Toyota in seinen Modellen schon seit den frühen Neunzigern mitschleppt, auch hier. Der große Touchscreen unmittelbar darüber macht sie obendrein überflüssig, weil da eh alles noch einmal angezeigt ist in einer Graphik, die um 30 Jahre moderner wirkt. Die LCD-Leiste ist natürlich für die Varianten ohne Screen.

Der 143-PS-Diesel hängt frisch am Gas und verrichtet seine Arbeit auch bei hohem Tempo gefällig und ohne störende Geräusche. Beson-

SHORTCUT

Was wir mögen

Weiche Sitze, hübsche Farbe, sanfte Start-Stopp-Automatik, Solidität, bequemes Fahrwerk.

Was uns fehlt

Eine Automatik. Gibt's nur für einen von vier Avensis-Motoren. Das ist etwas wenig.

Was uns überrascht

Das Oberklassefeeling. Hatten wir bislang in Toyotas selten.

Perfekt, wenn

... man dem oberen Mittelstande angehört.

Die Konkurrenz

VW Passat, Ford Mondeo, Peugeot 508, Mazda6, Hyundai i40, Citroën C5 etc.



Praktischer Kofferraum und gemütliche Wohnhöhle durch hoch, aber nicht zu hoch gezogene Fensterlinie. Hinten gut Platz zum Sitzen, dazu Kaffeebecherhalter und Durchreiche aus dem Kofferraum. Die Bürste liegt fein eingeordnet, möge sie bitte dort bleiben.

ders fein ist die weiche Dämpfung, die im Zusammenhang mit den geradezu feudal-bequemen Ledersitzen ein wunderbar schwebendes Fahrgefühl vermittelt. Wer's gerne sportlich-knackig-deutsch hat, wird hier nicht so bedient. Sogar die Schaltung flutscht so willig und geschmeidig, dass wir fast schon wieder versöhnt damit sind.

Der Laderaum beansprucht für sich natürlich, der größte im Segment zu sein, aber das tun andere auch. Praktisch sind die Fächer im Souterrain und die Längsschienen mit den Verzurrösen, außerdem die beiden Fächer an den Seiten – Ablagen!

So stellen wir uns froh auf kommende Monate gemütlich (in vieler Hinsicht) absolvierter Langstrecken ein, und dann wird auch der Verbrauch deutlich sinken, der in den ersten wenigen Wochen durch fast ausschließlich winterkalte, städtische Kurzstrecken in einen Bereich gestoßen ist, mit dem jeder zu leben hat, der mit dem Auto kaum aus der Stadt herauskommt.

Ach ja, der Avensis hat keine elektrische Heckklappe, gibt's auch gegen Aufpreis nicht. Was sollen wir sagen: Das ist eigentlich regelrecht angenehm.



DATEN TOYOTA AVENSIS TOURING SPORTS 2,0 D-4D LOUNGE

Preis € 39.570,- (NoVA 7 %)

Basispreis € 27.490,-

Steuer jährlich € 617,76

Motor, Antrieb 4-Zyl.-Diesel, 6-Gang-Schaltgetriebe, Frontantrieb.

Leistung/Drehmoment

105 kW (143 PS)/4000/min, 320 Nm/1750-2250/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h 9,5 sec, Spitze 200 km/h, Normverbrauch/CO₂ 5,9/4,1/4,8 l/100 km/124 g/km. Testverbrauch 7,4 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4820/1810/1480 mm, Tank 60 l, Kofferraum 543-1609 l.

Reifen 225/45 R 18.

Gewichte Leergewicht 1610 kg, Zuladung 490 kg, Anhängelast 1800/500 kg.

Sicherheit EuroNCAP

****/93/85/78/81 % (2015).

Ausstattung Ledersitze, Navigationssystem, Gepäckraumschienen, LED-Scheinwerfer und -Tagfahrlicht, Regensensor, Rückfahrkamera, Bordcomputer, Knieairbag für Fahrer, Sitzheizung vorne, 2-Zonen-Klima, Kollisionswarner mit autonomem Notfall-Bremssystem, automatisches Fernlicht, Verkehrszeichen-Assist, Spurwechselwarner, Tempomat etc.

Extras Metallic-Lackierung € 635,-, VIP-Paket (el. Sitzverstellung vorne, Speicher für Fahrersitz, Premium-Audio mit 10 Lautsprechern, 18-Zoll-Räder, Panoramadach, aktives Kurvenlicht, Fußraumleuchten v.) € 2.349,-.

VERGLEICHBAR



Mazda6 Sport Combi CD150 Rev.

Preis € 36.390,- (NoVA 6 %)

Steuer jährlich € 649,44

Antrieb 4-Zyl.-DI-Turbodiesel, 2192 ccm, 110 kW (150 PS), 380 Nm Drehmoment, 6-Gang-Getriebe, Frontantrieb.

Dimensionen: 5 Sitze, L/B/H 4800/1840/1480 mm, Gewicht 1420 kg, Räder 225/55 R 17.

Fahrleistungen: 0-100 km/h 9,1 sec, Spitze 210 km/h, Normverbrauch/CO₂ 4,4 l/100 km/104 g/km.



VW Passat Variant 2,0 TDI Highline

Preis € 39.210,- (NoVA 3 %)

Steuer jährlich € 649,44

Antrieb 4-Zyl.-DI-Turbodiesel, 1968 ccm, 110 kW (150 PS), 340 Nm Drehmoment, 6-Gang-Getriebe, Frontantrieb.

Dimensionen: 5 Sitze, L/B/H 4767/1832/1456 mm, Gewicht 1503 kg, Räder 215/55 R 17.

Fahrleistungen: 0-100 km/h 8,9 sec, Spitze 218 km/h, Normverbrauch/CO₂ 4,1 l/100 km/107 g/km.



Aufladen ist das
Unkomplizierteste auf
der Welt. Wer aber zu
Hause keinen praktischen
Stromanschluss fürs
Auto hat, wird kaum
froh werden.



LOHN DER UNDISZIPLIN

An unserem Verbrauchsziel von null Liter auf sechs Monate haben wir grandios vorbeigetroffen: Weil wir den Plug-in Hybrid immer wieder für richtige Fernreisen zweckentfremdet haben. Daran ist er aber selber schuld.

Von Wolfgang Hofbauer Fotos Andreas Riedmann

Der Golf als Universal-künstler: sparsam in der Stadt, giftig bei Bedarf, komfortabel auf der Langstrecke, und wenn wer was sagt, antwortet man: „Ist eh umwelt-freundlich“ (auch wenn's gar nicht so stimmt).

SHORTCUT

Was wir mögen

Große Performance mit unkomplizierter Bedienung, man ist cool, und keiner kriegt's mit.

Was uns fehlt

Eigentlich der Beleg, wofür Plug-in überhaupt gut ist. Umwelt? Geld? Scheint in beiden Fällen eher nichts zu bringen.

Was uns überrascht

Dass das Auto auffällt. Und angestarrt wird.

Perfekt, wenn

... man gerne wirklich gut unterwegs ist.

Die Konkurrenz

Toyota Prius Plug-in Hybrid, Audi A3 e-tron, Opel Ampera.

Eigentlich, so dachten wir, sollte uns an dieser Stelle auch ein kleiner Exkurs über die Haltbarkeit von Benzin gelingen. Der Halbjahrestest des VW Golf GTE war nämlich so geplant, dass mit dem Auto nur jene Kollegen fahren dürften, die nicht weiter als 15 Kilometer von der Redaktion entfernt wohnen. Tour retour maximal 30 Kilometer, geht alles mit wenigstündigem, extrem unkompliziertem Aufladen in der Redaktionsgarage, kein Tanken, kein Liter Benzin die ganzen sechs Monate lang. Der GTE wurde vollgetankt angeliefert. Was passiert mit Benzin, wenn es so lange im Tank herumschwappt? Wird es sauer, wird es ranzig? Stockt es? Kristallisiert es aus? Bildet sich an den Tankwänden Schimmel? Verdunstet es gar mit der Zeit, bis der Tank trocken ist?

Interessante bzw. dumme Fragen, doch schon 19 Tage nach der Anlieferung wurde das erste Mal getankt, zwar noch in Wien, aber der nächste Tankstopp war schon in Gralla, bald darauf fuhr einer nach Stuttgart (was, bitte, macht man in Stuttgart?) und wenige Wochen später stieß ein anderer nach Dänemark vor. Er tankte in Lützen, in Lehrte, in Fredericia, in Skagen und in Skanderborg, ferner in Wittstock, Osterfeld und Geisenhausen (wenn ich das im Fahrtenbuch richtig entziffert habe). Kein Wunder, dass bald ein Ölwechsel fällig wurde. Es war dann schon egal, dass wieder

rum jemand anderer den GTE für eine dreiwöchige Forschungsexpedition an die süd-kroatische Küste entführte (Badestrandtest).

1132 Liter Benzin flossen durch den Tank, der dadurch keinen Speck ansetzte.

Es bleibt unterm Strich ein Realverbrauch von 6,56 Liter auf 100 Kilometer. Die Langstreckenorgien waren aber Ausnahmen, meistens pendelte unser Hybridgolf zwischen Wien-Penzing und Wien-Leopoldstadt hin und her, und auf dieser dem Alltag des normalen Großstädtlers (mit Pech, was die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsadresse betrifft) so angemessenen Strecke verbrauchte er tatsächlich keinen flüssigen Brennstoff. Dafür elektronenförmigen, und zwar in der Region von 15 kWh auf 100 Kilometer.

Wäre dieses Auto kein Plug-in Hybrid, hätten wir am Ende des Tests wohl an die neun Liter Durchschnittsverbrauch Benzin angeben dürfen. So gesehen hat's was gebracht (ob auch für die Geldtasche, könnte nur eine höchst komplizierte, auf die jeweils persönlichen Umstände wie Stromtarif etc. zurechtgeschnittene Berechnung erbringen).

Warum aber die langen Strecken? Weil der Golf das kann. Systemleistung 204 PS! Der Benzinmotor, der ab 130 km/h oder nach spätestens 40 Kilometern die Herrschaft übernimmt, ohne Widerspruch zu dulden, stampft seine 250 Nm aus 1,4 Litern Hubraum heraus. Ist sehr laufruhig und von eleganter Kultur.



Links: Wenn der Zeiger im Grünen wandelt, wird geladen, was rekuperativ auch beim Fahren geht.
Rechts: Die Batterien knapsen dem Kofferraum, unter dem sie eingebaut sind, Volumen ab. Normaler Golf: 380 bis 1270 Liter. Hier sind es zwischen 272 und 1162 Liter.

Und stellt alleine eine Reichweite von 600 Kilometern bereit, da kann man schon einmal einen feschen Ausflug machen hinauf zu denen, die den Hippstern aus Mitteleuropa Flechten, Moos und rohe Pilze in Rindentellern verkaufen ums doppelte Geld von normal.

Man sitzt auch gut in diesem Auto, hat ausreichend Kofferraum für zwei bis drei, fühlt sich stets erstklassig bedient – Golf halt. So viel Abgasskandal kann gar nicht sein, dass man sich in diesem Auto nicht gut aufgehoben weiß.

Nach zwei Monaten kitzelte einer ins Fahrtenbuch: „So ein gutes Auto!“ Das ist ein ungewohnt dürres und daher umso schöneres Lob, normalerweise fühlen wir Fachleute uns ja immer gezwungen, irgendeine Spitzfindigkeit, Haarspalterei, einen guten Witz oder eine üble Schmähung zu verfassen, zur Unterhaltung oder zum Schrecken des Nachnutzers. Aber dieser eine kleine uneitle Satz – wir haben direkt vergessen, dass es so was noch gibt. Und er stimmt ja.

Es ist der GTE aber auch kein billiges Auto. Ein Golf um 40.000 Euro, mit ein paar Extras fast auf einen Fünzfziger hochgeschossen. Aber Golf als Auto ist ja sowieso nicht mehr eine Gegenwelt zu Golf als Sport. Heute kostet Ersteres ein Heidengeld und Zweiteres spielt jeder Prolet. Daher ist der GTE auch stimmig

in sich und nicht ein überteuerteter Kompaktwagen von VW.

Wer also ein bissl was investieren kann, wird hier den besten aller Gölfe finden und damit überhaupt eines der gescheitesten und angenehmsten Autos unserer Zeit. Entsprechend unfroh war der Abschied nach unserem Testhalbjahr. Der allerletzte Eintrag im Fahrtenbuch lautet: „schnüff“ (plus Frowniey), und das ist keine Lüge.

DATEN VW GOLF GTE

Preis € 39.810,- (NoVA 0 %)

Steuer jährlich € 649,44

Motor, Antrieb Hybridantrieb, Vierzylinder-DI-Turbobenziner (1395 ccm) + Elektromotor, 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Frontantrieb.

Leistung/Drehmoment Verbrenner 110 kW (150 PS)/5000-6000/min, 250 Nm/1600-3500/min, E-Motor 75 kW/330 Nm. Systemleistung 150 kW (204 PS), 350 Nm.

Batterien 8,7 kWh.

Fahrleistungen 0-100 km/h 7,6 sec, Spitze 217 km/h (kurzzeitig 222 km/h), Normverbrauch/CO₂ ges. 1,5 l/100 km/35 g/km. Theoretische E-Reichweite 50 km. Testverbr. 6,56 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4270/1799/1457 mm, Tank 40 l, Kofferraum 272-1162 l. Räder 205/55 R 16.

Gewichte Leergewicht 1599 kg, Zuladung 496 kg, Anhängelast 1700/750 kg (gebr./ungebr.).

Sicherheit EuroNCAP *****/94/89/65/71 % (2012).

Ausstattung 2-Zonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Alufelgen, elektronische Differenzialsperre, verzinkte Karosserie, Multifunktions-Lederlenkrad, Müdigkeitserkennung, MP3-Radio, USB-Schnittstelle, Regensensor, Sportsitze.

Extras Metallic-Lack € 520,-, Komfortpaket (Parkpilot, Winterpaket) € 728,-, Lederausstattung € 2.137,-, Alufelgen 17 Zoll € 263,-, Navigationssystem € 1.994,-, Panorama-Glasschiebedach € 1.032,-, Spurhalteassistent € 590,-, adaptive Fahrwerksregelung € 886,-, automatische Distanzregelung mit City Notbremsfunktion € 557,-, Rückfahrkamera € 222,-, Keyless Access € 361,-, Seitenairbags hinten € 337,-, Sprachsteuerung € 208,-, Standheizung und -lüftung € 1.488,- etc.

VERGLEICHBAR



Audi A3 1,4 TFSI Sportback e-tron

Preis € 39.900,- (NoVA 0 %)

Steuer jährlich € 649,44

Antrieb Vierzyl.-Benziner, 1395 ccm, 110 kW (150 PS), 250 Nm. E-Motor 75 kW (102 PS), 330 Nm. System 150 kW (204 PS), 6-Gang s-tronic, Frontantr.

Dimensionen: 5 Sitze, L/B/H 4312/1785/1426 mm, Gewicht 1615 kg, Reifen 205/55 R 16.

Fahrleistungen: 0-100 km/h 7,6 sec, Spitze 222 km/h, Normverbrauch/CO₂ 1,7 l/100 km/39 g/km. E-Reichweite 50 km.



Toyota Prius Plug-in-Hybrid

Preis € 37.920,- (NoVA 0 %)

Steuer jährlich € 364,56

Antrieb Vierzyl.-Benziner, 1798 ccm, 73 kW (99 PS), 142 Nm. E-Motor 60 kW (82 PS), 207 Nm, System 100 kW (136 PS), e-CVT, Frontantrieb.

Dimensionen: 5 Sitze, L/B/H 4480/1745/1490 mm, Gewicht 1425 kg, Reifen 195/65 R 15.

Fahrleistungen: 0-100 km/h 13,1 sec, Spitze 180 km/h, Normverbrauch/CO₂ 2,1 l/100 km/49 g/km. E-Reichweite 25 km.



So ist das Schweben

Über allen hervorragenden Eigenschaften steht: Bei einem Mercedes ist es immer am wichtigsten, dass er sich als solcher fährt.

Man hegt ja so seine Vorstellungen, wie ein Mercedes zu fahren hat, doch vorab sollte klargestellt werden, in welchem man überhaupt sitzt. GLE 350d 4matic also. Das ist der SUV-Klassiker, namentlich Nachfolger der M-Klasse. Schon ein recht feistes Ding, wenn du von der großen Freiheit in die engen Schluchten der Großstadt und in die Parkkatakomben abtauchst. Müßig zu erwähnen, dass wir dafür bessere Autos kennen und dass es noch größere gäbe.

In dieser Fahrzeugkategorie gilt ganz besonders: Dein Auto ist, was du in der Preisliste ankreuzelst. Der Umfang der möglichen Ausstattungsdetails ist nicht nur Geschmackssache, sondern hat tiefgreifende Auswirkungen auf den Fahrzeugcharakter, deshalb sei vorausgeschickt, was eingebaut war: Die beiden technischen Eckpunkte zur fahrdynamischen Charakterbildung lauten Luftfederung *ja*, Offroad-Paket *nein*, also keine Geländeuntersetzung

(dabei wäre das mit 2.732 Euro fast geschenkt, wenn man rechnet, dass alleine die AMG-Verzierung außen und innen 8.625 Euro kostet). Wozu auch? – könnten wir jetzt keck ergänzen.

Wir kamen neben der maschinenbaulich handgreiflichen Luftfederung in den Genuss vieler „weicher“ Extras – nicht unangenehm, weil man sie häufig tatsächlich nutzt:

SHORTCUT

Was wir mögen

Dieses erhebende geradezu erhobene Gefühl, jederzeit den vollen Überblick zu bewahren.

Was uns fehlt

In diesem Fall nur mehr die Geländeuntersetzung, schließlich will man auch hardwaremäßig alles.

Was uns überrascht

Die Leichtigkeit der Bewegungsabläufe – solange man genügend Auslauf hat.

Perfekt, wenn

... die Firma auch von selber läuft.

Die Konkurrenz

BMW X5 und Audi Q7, alle anderen sind hier zu vergessen.

Fahrerassistenzpaket Plus, Klimatisierungsautomatik auch für hinten, LED Intelligent Light System und Comand Online, derzeit Vollausstattung in Sachen Connectivity.

Einiges von dem, was man hier geliefert kriegt, lenkt dann eigentlich doch von dem ab (vornehmlich Spur- und Winkelassistenten), was an diesem Autos am wichtigsten ist, nämlich das Fahren. Die Leichtigkeit, mit der die Masse zu bewegen ist, beeindruckt sehr. Darf man zugeben, dass es in der ganzen Wucht des Gebotenen ziemlich schwierig ist, den Dieselmotor als solchen zu identifizieren? Der läuft so ruhig und gibt wunderbar geschmeidig seine Kraft über die neue Neugang-Automatik ab.

Eines noch: Den Stern vorne gibt es jetzt für läppische 583 Euro auch beleuchtet, dann hat aber das Radar für den Abstandtempomaten keinen Platz mehr. So ist das Leben.

Rudolf Skarics

Um einen Zentimeter gewachsen in alle Richtungen. Bis zu zwei Kubikmeter Kofferraum, 775 kg Zuladung, 3,5 Tonnen Anhängelast!

DATEN MERCEDES GLE 350D 4MATIC

Preis € 107.524,- (NoVA 18 %)

Basispreis € 69.760,- (NoVA 18 %)

Steuer jährlich € 1.369,44

Motor, Antrieb V6-DI-Turbodiesel mit SCR-Kat (2987 ccm) 9-Stufen-Wandlerschaltgetriebe, permanenter Allradantrieb.

Leistung/Drehmoment

190 kW (258 PS)/3600/min, 620 Nm/1600-2400/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h 7,1 sec, Spitze 225 km/h, Normverbrauch/CO₂ 7,2/5,9/6,4 l/100 km/169 g/km. Testverbrauch 9,2 l/100 km.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4819/1935/1796 mm, Tank 93 l, Kofferraum 690-2010 l.

Räder 235/65 R 17-265/45 R 20.

Gewichte Leergewicht 2175 kg, Zuladung 775 kg, Anhängelast 3500 kg.

Sicherheit EuroNCAP noch nicht getestet.

Ausstattung Klimaautomatik, Notrufsystem, größerer Tank, Tempomat, Multifunktionslenkrad, Dachreling, Notrufsystem, Direktlenkung.

Extras im Testwagen (Auszug):

Metallic-Lack € 1.270,-, Luftfederung € 2.463,-, Nappaleder 3.091,-, 3-Zonen-Klima € 966,-, LED Intelligent Light System € 2.084,-, Comand Online Navi mit Connectivity € 4.030,-, Harman Kardon Surround Sound € 1.208,-, Fahrer-Assistenzpaket Plus € 3.236,-, Park-Paket mit 360-Grad-Kamera € 2.001,-, AMG-Line Interieur € 4.464,-, AMG-Line Exterieur € 4.175,-, Keyless Go € 1.283,-, Panorama-Schiebedach € 2.546,-.



Fiat 500 ECO 1,2 Lounge

Es bromt der Beer

Das beliebteste Stofftier unseres Straßenbildes ist sich und uns treu geblieben. Auch, weil es manches besser kann als bisher.

Die unlösbarste Aufgabe der aktuellen Automobilgeschichte: Erneuern von Retromodellen, weil wo die Vergangenheit erfolgreich reanimiert wurde, könnte sie zu viel Modernität schon wieder mumifizieren. Auch wenn Fiat von einem neuen Modell spricht, handelt es sich beim aktuellen Fiat 500 also um ein Facelift, das rundum und innen greift und somit die Liebe der Fans vor keine Probe stellen wird.

Die Rückleuchten sind das auffälligste Merkmal des neuen Fiat 500, sie lagern Rückfahr- und Nebelschlussleuchte in die Stoßstange aus und reduzieren die eigentlichen Leuchten zum Ring, mit einem karosseriefarbenen Segment in der Mitte. Schaut bei weißen 500ern ein wenig blutleer aus, bei unserem brombeerigen Testauto aber nicht. Vorne ist der Schnurrbart jetzt zweizeilig, innen gibt's ein rundum kompetentes Infotainmentsystem, das sich allerlei vom Smartphone zuspieren lässt: So lagert Fiat das Infotainmentieren an Käufer aus, und alle verbuchen das System als smarte Lösung aus einer piffigen Zukunft.

Bekannt ist die Motorenpalette, hier ein 1,2-l-Vierzylinder mit 69 PS, der sich in der Stadt wohlfühlt, überland aber daran erinnert, dass der Diesel und die Zweizylinder-Turbos doch mehr Drehmoment haben. Zu den 15.150 Euro unseres Fiat 500 1,2 Lounge kämen dann noch 1.500 bis 2.600 dazu. *M.S.*



DATEN FIAT 500 ECO 1,2 LOUNGE

Preis € 15.150, - (NoVA 2 %) **Steuer** jährlich € 200,88 **Antrieb** Vierzylinder-Benzinmotor, 1242 ccm, 51 kW (69 PS), 102 Nm Drehmoment, 5-Gang-Getriebe, Frontantr. **Dimensionen:** 4 Sitze, L/B/H 3571/1627/1488 mm, Gewicht 865 kg, Tankinhalt 35 l, Wendekreis 9,3 m, Räder 185/55 R 15. **Fahrleistungen:** 0-100 km/h 12,9 sec, Spitze 160 km/h, Normverbrauch/CO₂ 4,8/4,0/4,3 l/100 km/99 g/km. Testverbrauch 4,7 l/100 km.



Ford S-Max 2,0 TDCi AWD Titanium

Maximilian

Der größte unter Fords Mäxen in Neuauflage mit einem nie dagewesenen Angebot zur Entlastung des Fahrers – wovon eigentlich?

Ford hat durch die schneidige Linienführung des S-Max eine Käuferschicht erschlossen, für die der Van namens Galaxy unnötig viel Platz über den Köpfen bot: S-Max, der Van, der auch Limousine ist, der Kombi, der auch Van ist, jetzt bereits in zweiter Generation (Founded 2006, Facelift 2010). Drei Maßnahmen fallen besonders auf: die Familiennase, der Allradantrieb und eine umfangreiche Palette an elektronischen Helfern von der adaptiven Lenkung über vollautomatische blendfreie LED-Scheinwerfer, zahlreiche Assistenten zur Zielfindung inklusive Pre-Collision-System mit Fußgänger-Erkennung samt diversen Connectivity-Spezialitäten. Kurzum: Fast alles ist möglich, das meiste kostet naturgemäß extra.

Der Allradantrieb, erhältlich in Kombination mit 150- und 180-PS-Diesel und so auch in unserem 150-PS-Teswagen eingebaut, ist beileibe nicht dafür gedacht, gesichertes Terrain zu verlassen, vielmehr soll er unauffälliger Begleiter sein, etwa bei schlechtem Wetter oder wenn man plötzlich ein Pferd mitnehmen oder sein Elektroauto anhängen möchte.

Tatsächlich erwies sich der S-Max als äußerst diskretes Auto, nach außen wie auch nach innen. Zum Beispiel Allradantrieb: Immer da, nie spürbar. Was wir sonst noch ganz gerne nähmen: Automatik, weil sie besser zum Charakter passen würde als der Sechsgang-Rührstab. *R.S.*



DATEN FORD S-MAX TDCi AWD

Preis € 40.400, - (NoVA 10 %) **Steuer** jährlich € 649,44 **Antrieb** Vierzylinder-DI-Turbodiesel, 1997 ccm, 110 kW (150 PS), 350 Nm Drehmoment, Sechsganggetriebe, elektronischer Allradantrieb. **Dimensionen:** 5-7 Sitze, L/B/H 4796/1916/1658 mm, Gewicht 1831 kg, Anhängelast 2000 kg, Tankinhalt 70 l, Räder. **Fahrleistungen:** 0-100 km/h 12,1 sec, Spitze 196 km/h, Normverbrauch/CO₂ 6,1/4,9/5,4 l/100 km/139 g/km.



Ford Mondeo Vignale Traveller

Neuer Name, neues Glück

Ghia ist tot, es lebe Vignale!

Ganz genau haben wir auch nicht verstanden, warum Ford künftig seine höchste Ausstattungslinie statt (wie seit etwa 40 Jahren bewährt) Ghia nun Vignale taufen möchte. Zumal historisch betrachtet ohnehin alles zusammenläuft. Alfredo Vignales Firma wurde 1969 von der Carrozzeria Ghia übernommen, diese in den 70ern von Ford geschluckt.

Ganz gleich, wie der Wagen nun heißt, er ist nicht mit den Ghias der letzten Jahre zu ver-

gleichen. Der Grill mit seinem eigenständigen Muster, die zahlreichen Chromeinfassungen und die Alufelgen im Chromlook stellen sofort klar, dass hier kein normaler Mondeo ums Eck biegt. Eine Blindverkostung im Innenraum lässt mehr an Jaguar denn an Ford denken – das komplett in Leder eingefasste Armaturenbrett samt geschmackvoller Steppnähte ist wirklich gelungen. So gut, dass die bunte Grafik der Armaturen nicht

mehr richtig dazupassen mag. Die Sitze samt Massagefunktion sind ein Gedicht, für Ruhe drinnen sorgt das Active-Noise-Control-System, das mit Gegenfrequenzen Motor- und Windgeräusche verringert.

An seinen regulären Talenten ändert die Vignale-Adelelung nichts. Wer im Fond mehr Beinfreiheit sucht, wird bestenfalls beim Superb glücklicher werden, auch der Kofferraum ist mit 525-1630 Litern mehr als ausreichend.

C.J.

DATEN FORD MONDEO VIGNALE TRAVELLER 2,0 TDCI 180 PS AUT. 4WD

Preis € 49.850, – (NoVA 10 %)

Steuer jährlich € 847,44.

Antrieb R4-DI-Turbodiesel, 1998 ccm, 132 kW (180 PS), 400 Nm Drehmoment, 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Allrad.

Dimensionen 5 Sitze, L/B/H 4867/1852/1501 mm, Gewicht 1602 kg, Tankinhalt 66 l, Räder 235/45 R 18.

Fahrleistungen 0-100 km/h 8,7 sec, Spitze 218 km/h, Normverbrauch/CO₂ 6,2/4,9/5,4 l/100 km/141 g/km. Testverbrauch 7,2 l/100 km.



REBEL YELL

VOLVO S60 T6 GEARTRONIC R-DESIGN MOMENTUM. Ein wichtiges Extra ist die Farbe: Rebel-Blau. Sie schlägt mit schlanken 300 Euro zu Buche und wird das friedhofsgraue Straßenbild nachhaltig beleben. Belebt wird es auch kraft der 306 PS aus dem neuen Turbobenziner, dem man eigentlich nur Gutes nachsagen kann. Laufkultur und Durchzug passen, Durst – dosierbar. Von gleitenden sechs Litern zu gehetzten 12 hatten wir alles dabei, im Schnitt 8,6. Essenziell jedoch: Das Kreuzerl beim Allradantrieb. Sonst reißt es in der Lenkung wie sonst nur beim Wasserskifahren.

C.J.



DER FASCHINGSPRINZ

KIA PRO_CEE'D 1,0 T-GDI ISG GT-LINE. Besitzer von echten cee'd GT müssen jetzt stark sein: Wo die Ice-Cube-Scheinwerfer drauf sind, müssen jetzt nicht zwangsweise 204 PS dahinter sein. So hier beim neuen GT-Line mit Turbo-3-Zylinder, der aus 1 Liter Hubraum 120 PS und 171 Nm rausholt. Macht seinen Job ausgezeichnet, klingt höchstens im Stand, wo ihn ohnehin meist die Start/Stop-Automatik abdrehet, etwas eigen und ist maßvoll im Verbrauch. Schaf im Wolfspelz? Ausstattungsseitig nicht. Hier könnte man GT-Line auch mit „einmal alles“ übersetzen.

C.J.



TEST // LAND ROVER DEFENDER 110 STATION WAGON HERITAGE

ALTER FREUND UND ZWETSCHKEN- RÖSTER

Der Land Rover wird hundert!? Nein, falsch, nicht einmal den Siebziger gönnen sie ihm. Schnöde Vorschriften zernieren einen der gelungensten Exponenten der Freiheitsgeschichte Auto.

Von David Staretz Foto Andreas Riedmann





Abgesang auf den besten Freund der Horizonte, den stilsicheren Wegbereiter am Ende der Straßen, den allerorts verheißungsvollen Reise-Leiterrahmen mit Universalpatent. Mit seiner bedingungslosen Produktionseinstellung betrauern wir nicht nur das Ende absichtsloser Schönheit im Automobilbau, sondern zugleich das Ende des hebelmechanischen Autofahrens.

Mit dem Land Rover Defender endet die Zeit, als Autos so gebaut wurden, dass man sich das gerade noch vorstellen konnte. Ein Hyundai i30, Audi A6, BMW 320i oder Nissan Murano hat sich vom nachvollziehbaren Wesen der Mechanik, von unserer Vorstellungskraft, wie sich ein Auto zusammensetzt, so weit entfernt, dass wir eher hoffen, diese Modelle seien in einer Plantage in Nährlösung gewachsen, als dass wir uns konkret vorstellen müssen, wie dies alles, was wir sehen und dennoch kaum benennen können, zustande kam. Es sind höchste Anforderungen virtueller Passgenauigkeiten, sphärischer Formgebung und hochkomplexer Fertigungsprozesse samt entsprechenden Rücksichtnahmen auf Herstellungs-Effektivität, Crashesicherheit, Strukturfestigkeit, Gewichtsreduktion, Konzern-Kompatibilität,

Zulieferer-Zertifikation, Oberflächengüte und Ausstattungsvielfalt samt Connectivity, die unsere Autos dorthin positionieren, wo wir sie gerade noch anschauen und fahren dürfen.

Beim Defender ist so weit alles klar seit 68 Jahren, wir sehen ein additiv gebautes Auto, wie aus der Werkzeugkiste erschaffen, wir sehen (hier im Modell 110 Station Wagon) vierzehn Glasscheiben und alle völlig plan eingesetzt im simplen, perfekt über den Rädern proportionierten Wagenkörper, wir sehen die massiven, mit vier Schrauben montierten Türscharniere, wir haben Schlösser mit Riegel und Felgen aus Stahl gepresst. Jedes Detail hat Sinn, Funktion und eine unmittelbar erkennbare Güte, wie man sie z. B. im Bentley zu zelebrieren versucht und dennoch nicht zustande bringt. Typisch für den speziellen Funktionstiefgang ist die Handbremse. Die Kraft des mächtigen Hebels verästelt sich nicht in die Radbremsen, sondern greift direkt auf die Kardanwelle zu. Bei gesperrtem Zentraldifferential bedeutet dies: ARRET 4x4!

Man kann sich heute nicht mehr vorstellen, wie entlastend es sein kann, in ein Auto ohne Gepieps und GURTWARNER einzusteigen. Plötzlich fühlt man sich wieder erwachsen.

Das kleine Hupferl mag für neumodische SUVs bereits lebensbedrohlich sein, ein Defender wird dadurch bestenfalls gekitzelt.

SHORTCUT

WAS UNS GEFÄLLT

Dass die Händler hoffentlich gebunkert haben. 140 Stück sollen noch österreichweit in Umlauf sein.

WAS UNS FEHLT

Womöglich im Gesamtbild bald mehr, als wir gedacht hätten.

WAS UNS ÜBERRASCHT

Nach all den Haldex-Softies: Wieder richtig Allrad!

PERFEKT, WENN

... man den Nürburgring quer fahren will. Quer durch.

DIE KONKURRENZ

... bleibt stecken, wenn sie nicht Puch, äh, Mercedes G heißt.



„Jedes Detail hat Sinn, Funktion und eine unmittelbar erkennbare Güte, wie man sie z. B. im Bentley zu zelebrieren versucht und dennoch nicht zustande bringt.“



TEST // LAND ROVER DEFENDER 110 STATION WAGON HERITAGE





Ein Auto wie mit der Werkzeugkiste erschaffen – besonders deutlich an den massiven Türscharnieren erkennbar. Die anklappbaren Türtreppen sind hilfreich, da die üppige Bereifung die ohnehin große Bodenfreiheit nochmal erhöht.

DATEN LAND ROVER DEFENDER 110 STATION WAGON HERITAGE

Preis € 52.600,-

Basispreis € 35.600,-
(Defender 90 Hard Top)

Steuer jährlich € 491,04

Motor, Antrieb Vierzylinder-DI-Turbodiesel (2198 ccm), 6-Gang-Getriebe plus Verteilergetriebe, Allradantrieb.

Leistung/Drehmoment

90 kW (122 PS)/3500/min,
360 Nm/2000/min.

Fahrleistungen 0-100 km/h 15,8 sec,
Spitze 145 km/h, Normverbrauch/CO₂
13,6/9,7/11,1 l/100 km/295 g/km.
Testverbrauch 11 l/100 km.

Dimensionen 5/7 Sitze, L/B/H
4785/1790/2182 mm, Tank 75 l. Räder
235/85 R 16. Wendekreis 14,36 Meter.

Gewichte Leergewicht 2150 kg,
Zuladung 900 kg, Anhängelast
3500/750 kg (gebremst/ungebremst).

Sicherheit EuroNCAP nicht getestet.

Ausstattung Sonderlackierung
Grasmere Green mit Kontrastdach
in Alaska White, Stahlfelgen mit
Goodyear Wrangler-Bereifung,
Schmutzfänger vorne und hinten,
Heritage-Stoffsitze mit HUE
166-Etiketten etc.

Extras Komfortpaket (Klimaanlage,
Radio/CD-Player mit USB-Schnittstelle,
elektrische Fensterheber vorne, ZV
mit FB) € 3.660,-, Winterpaket (Sitz-
heizung vorne, Frontscheibenheizung)
€ 748,-, Wisch/Waschanlage hinten
€ 190,-, Alarmanlage, Innenraum-
überwachung und Wegfahrsperrung plus
Battery Back Up Sounder € 468,- etc.

Als gäbe es Zigarettenpackungen ohne Warnhinweis!

Erhabene, am Lenkrad hochgezogene Sitzposition; Klappstufen als Extra-Order für die Passagiere empfehlen sich. Die Mittelkonsole in Wagenfarbe ist klassisch schön wie ein Weltempfänger, leider nicht aus Blech, wonach sie aussieht. Klare Hauptinstrumente. Analog-Uhr in allseitiger Mitte. Unberufene Porsche-Verwandtschaft: Das Zündschloss ist links am Lenkradsockel (ein Rechtslenker-Erbstück). Kompetente Hebel ragen aus dem Wagenboden samt Schalt-Schemata.

Ausgerechnet im Abschieds-Sondermodell „Heritage“ hat man einen Anfängerfehler einmontiert. Der auf urig gemachte Schalthebelknopf, sichtlich von der Marketingabteilung eingefordert, bekam seine scharfe „Ledernaht“ genau dort eingezogen, wo Knopf und Handinnenfläche ihre innigste Verbindung eingehen. Das heißt, bei jedem Schaltvorgang (und wie gern bedient man das sauber sortierte Sechsgang-Getriebe!) reibt diese unnötige Kreuzstichnaht unter der Hand, was bald schmerzlich wird. So kann kein Mensch zum Nordkap! Und mit dem Drehregler der Heizung stimmt was nicht: Sie heizt, heizt, heizt, heizt immer noch voll, bis man schon tief im blauen Bereich ist – um dann in Frosteskälte umzukippen. Ein Schalter ON/OFF hätte genügt. Letzter Kritikpunkt: Alle Marken, die je mit Ford zu tun hatten (also auch Jaguar), sind infiziert mit dieser schrecklich verdrahteten Heiz-Frontscheibe. Dem bisschen Nutzen steht ein ganzes Jahr Sichtbeeinträchtigung entgegen.

Gerade aus diesen seltenen Fehlern kann man lernen, wie funktionsnah das Auto sonst gebaut ist. Ich spreche nicht von Perfektion, sondern von Nachvollziehbarkeit. Kleines Beispiel: Der Lichtschalter ist so konzipiert, dass er bei aktiver Position bis knapp vor den Zündschlüssel ragt. Das heißt, wenn man den Motor abstellen möchte, muss man erst am Lichthebel vorbei und erinnert sich daran, ihn auszuschalten. Genial einfach.

Massive Haltegriffe, wo man sie braucht (leider nicht überm Seitenfenster).

Der Defender wurde als Rechtslenker konzipiert, deshalb dreht der erwähnte Heizschalter von warm zu kalt und die Hecktür ist rechts angeschlagen. Sitzposition: Aufrecht, aber befremdlich nah an der Tür. Zwischen Lenkrad und Seitenscheibe gibt es nur wenige Zentimeter Platz. Gern fährt man sommers mit geöffnetem Fenster, sonst eine Seltenheit in unser aller Klimakammern. Dafür herrscht sonst überall richtig Platz, im Laderaum reist ständig irgend ein Möbel mit, man staunt, wie viele Freunde mit Umzugsbedarf man plötzlich hat.

Das helle Grasmere Green der frühen Jahre, die massiven dunkelgrünen Stahlfelgen, eingebettet in appetitlichen Goodyear-Wrangler-Reifen (235/85 R16), der vorgebaute Kühlerschutz (leider Plastik), das hell abgesetzte Dach mit den Panoramascheiben, der Reservereifen in Huckepack, all das wirkt bodenständig, aufrichtig, unprätentiös. Und wird jetzt, wo es zu Ende gehen muss, besonders honoriert. Thumbs up! aus den Blisterfolien ringsum.

Doch ja, Krach herrscht, was Motor, singende Antriebswellen und Räder hergeben, das Einbau-Radio schafft neuen dazu. Wo alles so ungefiltert ist, freut man sich über Verweichlichung à la Sitzheizung umso mehr. Kupplung, Lenkung benötigen Kraftaufwand – in der Stadt lässt man den Defender ganz gerne stehen. Überland schafft man Tempo 140, dann gibt man auf. Damit wir uns nicht falsch verstehen: Das Fahren und Bedienen macht enorme Freude, man begibt sich in eine Haltung der Könnerschaft, somit stellt sich ein inniges Basisgefühl Auto ein als Referenz, der sich alle anderen stellen müssen – zum Scheitern verurteilt.

Der Verbrauch ist allerdings so schwer unter zehn Liter zu kriegen. Das Nussknackige des 122-PS-Diesels – völlig stimmig. Klangsönheit ist er keine. Land Rover war nie berühmt für seine Motoren. „Ist da noch der alte Transit-Vierzylinder drin?“, fragt ein freundlicher Tscheche. Nun ja – JA! Euro 4 geht sich damit noch aus. Mehr nicht. Fußgängerschutz, Airbags? No way. 2018 soll der Defender-Nachfolger starten. Zu befürchten ist: Als Kultauto. <

DAS TIEFE EINATMEN DES TURBOLADERS

Der Gedanke ist zwingend: Da heute niemand mehr Handschuhe zum Lenken eines Autos braucht, braucht es auch kein Handschuhfach. Der Alfa C4 Spider ist ein vollkommen logisches Auto.

Von Fritz „Zonko“ Triendl Foto Andreas Riedmann





TEST // ALFA ROMEO 4C SPIDER





Wenn ich Phil Waldeck richtig verstanden habe, trägt das typische Heulen und Zischen und Tosen einer weit offenen, dachlosen Fahrt als Kontrast zur Wirksamkeit jeder nachfolgenden Stille bei.

Schnall dich an!“ – „Warum denn? Du bist ja auch nicht angeschnallt.“ – „Das ist was anderes. Ich habe das Lenkrad, um mich abzustützen.“ Dieser Dialog, den ich Anfang der 70er Jahre in Innsbruck auf der Rückbank einer roten Giulia verfolgte, war mein Einstieg in die mitreißende Welt von Alfa Romeo. Das Lenkrad, an dem sich die elegante Mutter meines Schulfreundes im Ernstfall abstützen wollte, war aus edlem Holz und trug das Alfa-Logo im Zentrum der drei polierten Speichen. Was für ein Auto, was für wunderschöne Hände, was für ein Lenkrad! Die Theorie des Abstützens widerlegte ich übrigens zehn Jahre später im Selbstversuch: Bei einem Frontalen mit lächerlichen 30 km/h Restgeschwindigkeit haute ich mir in der Acadiane mörderisch die Birn an der Windschutzscheibe an. Damals waren Taschen fast immer voll. Mit Schmink- oder Sportsachen. Je nachdem. Aber leere Taschen, die sich blitzartig mit Luft füllten, kannte noch niemand.

Vorübergehend etwas abgekühlt ist meine heiße Alfa-Liebe, als der Alfasud kam. Das mit dem Vorderrad-Antrieb habe ich noch irgendwie verkraftet, aber der Name klang einfach fürchterlich. In Tirol war „Sud“ ein Synonym für Fetzen, Dampf und Vollrausch. Also, wenn einer im Zeichen der Selbstdiagnose lallte: „Bisch denn du narrisch, i hun so an Sud!“, meinte er mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht sein Auto. Die Information, dass der Alfasud deshalb so hieß, weil er im damals neuen Werk in Süditalien (Neapel) gefertigt wurde, muss am Brenner hängen geblieben sein.

JENSEITS VON ELEGANZ SACKTE ICH IN DEN SITZ. Auf meinem Weg nach Schönbrunn, wo jetzt der Alfa Romeo 4C Spider auf mich wartete, dachte ich auch an die Diesel-33er-Alfas, mit denen die italienischen Polizisten in den 90ern unterwegs waren. Das Heck war meist von schwarzem Ruß dermaßen versaut, dass man den „Carabinieri“-Schriftzug nur noch erahnen konnte. Einmal haben sie mich auf der Autostrada mit 179 km/h mit der Radarpistole erwischt, und da ich die notwendige Marie nicht eingesteckt hatte, fuhren sie mit mir zum Bankomaten. Vorne der komplett verrußte Diesel-Alfa, hinten ich auf einer Honda Fireblade. Zehn Kilometer bis zur nächsten Abfahrt. Durchgehend 180 km/h. Ohne Blaulicht. Einfach so. Da war ein kleiner

Impuls der Empörung in mir, aber ein viel größerer der Sympathie. Sie knöpften mir dann 130 Euro ab. Und doch war es eine Amtshandlung, die mich nicht misstrautig machte. Im Gegenteil. Durch ihre Fahrt zeigten mir die Caras, dass Schnellfahren zwar teuer ist, wenn man keine Uniform anhat, aber moralisch vollkommen in Ordnung. Das mag ich. Italien ist Weltklasse.

Und Alfa sowieso. Gut, die mörderisch rauhenden Dieselmotoren waren eine Verirrung, aber irgendwie fesch war der 33er schon. Wenngleich er eine fürchterliche Beule im Vergleich zu dem Wagen war, vor dem ich jetzt stand: Alfa Romeo 4C Spider! Was für eine gedrungene, tiefe, kompakte, breite Flunder! Wow! Mein Puls fuhr in die Höhe. 240 Turbo-PS aus einem 1750er-Alu-Vierzylinder sind nicht die Welt, aber in diesem keine 4 Meter kurzen, 940 Kilo leichten Auto muss schon was los sein, wenn man ins Gas steigt. Dachte ich. Zunächst aber sackte ich in das edle Sportleder wie ein Greis, dessen Beinmuskulatur der Schwerkraft auf den letzten Zentimetern in der Annäherung von Gesäß zur Sitzfläche nichts mehr entgegenzusetzen hat. Plumps! Habedehre, voll unwürdig, urpeinlich. Ein geduckter Rundumblick brachte Erleichterung: Niemand hat's gesehen. Pfuh. Die Ursache des uneleganten Fallens waren übrigens gar nicht so sehr meine Beine, sondern mein Kopf: Ich hatte einfach nicht erwartet, dass man im 4C Spider quasi erst am Asphalt zu sitzen kommt. Der Vollständigkeit halber möchte ich noch erwähnen, dass das Einfädeln des zweiten Beins auch eher ungeschmeidig vonstatten ging und ich mir die Frage stellte, ob denn ein Bursch mit der Statur eines Hammerwerfers den Alfa überhaupt entern könnte. Jedenfalls wird es für stille Beobachter ein echter Lichtblick sein, wenn ein langhaxertes Supermodel mit mörder High Heels alles gibt, um mit sämtlichen Extremitäten in das Wageninnere vorzudringen.

MAN LEGT EINIGES AB. UND DOCH AUCH FAST NICHTS. 79.900 Euro legt man ab, wenn man dem Alfa Romeo 4C Spider das Ja-Wort gibt. Das war's aber dann mit der Ablage. Denn der supersportliche Wagen ist kein fahrendes Büro. Wer gerne mit allerhand Krimskrams, Plunder und Gebrauchselektronik unterwegs ist, wird selbigen auf der Beifahrerfußmatte deponieren. Oder im 110 Liter kleinen Kofferraum. Für die Papiere gibt es eine elastische Einschublasche unterhalb des Armaturenbrettes. Ein Handschuhfach gibt es nicht. Das ist konsequent und logisch. Sehr viel früher – also zu Fangios Zeiten

SHORTCUT

Was wir mögen

Die bildschöne Form, die kompromisslose Sportausrichtung, den göttlichen Anker.

Was uns fehlt

Etwas körperliche Geschmeidigkeit, um würdig ein- und auszu steigen.

Was uns überrascht

Wie fest der 240-PS-Vierzylinder anreißt.

Perfekt, wenn

... man den gerechten Zorn im Reich der Räder erleben will.

Die Konkurrenz

Lotus Elise.

– brauchten die sportlichen Fahrer tatsächlich Handschuhe, weil die notwendigen Lenkkräfte so immens waren, dass die Hände verschwielen, aber heute? Die üblichen Servos können selbst zarteste Wesen mit zwei Fingern bedienen. Die Lenkung des Spider aber nicht. Sie ist direkt und transparent – und hat keine elektrohydraulische Unterstützung. Das spürt man deutlich, wenn man das Geschoß aus der Tiefgarage in die Freiheit zirkelt. Da kommt der Kreislauf gleich in Schwung. Und das ist kein Fehler. Denn wenn man dann draußen das erste Mal das Gaspedal durchtritt, fährt ein Adrenalinstoß in die Pumpe wie ein Flammenwerfer in den Griller. Wow, was für ein herber Antritt! In 4,5 Sekunden ist man von 0 auf 100 km/h und – wenn man extremes Pech hat – gleich am Grünen Berg schon den Schein los.

DAS SCHAF WIRD ZUR WILDSAU. Im konkreten Fall verlief die Sache glimpflich, weil der Inspektor offensichtlich mehr Interesse am Alfa als an meinem ignoranten Umgang mit dem Speedlimit hatte: „Tut mir wirklich leid. Hatte keine Kapazität frei, um auf den Tacho zu schauen. Der Wagen ist ein Wahnsinn! Der reißt wirklich fest an! Leicht und gierig, Mittelmotor, Heckantrieb, 6-Gang-Doppelkupplung mit Schaltwippen, mörder Bremsen und ein fantastisches Handling, sofern man genug Schmalz für das kleine Lenkrad hat. Keine Servo! Wenn man drinnen sitzt, macht einen der Blick auf die seitlichen Wölbungen der Motorhaube unglaublich hungrig aufs Anrauchen und Feuergeben. Und verlegen kann man auch nichts. Schauen Sie, man hat die Papiere für die Fahrzeugkontrolle gleich parat. Nichts in diesem Auto muss man lange suchen. Entweder ist das Gesuchte in der Schublasche oder auf der Beifahrermatte. Das vereinfacht das Leben schon enorm.“ Der Inspektor nickte: „Ablagen werden überbewertet. Aber nehmen die wirklich achtzig Tausender dafür?“ – „Leider ja. Der Preis ist eine Lawine. Andererseits ist das kein fesches Poser-Auto mit Komfort-Kompromissen, sondern ein kompakter Rennwagen, der selbst beim brutalen Supertest am Red Bull Ring (nachzulesen in Autorevue-Premium) nicht in die Knie ging und sowohl in der Castrol- als auch in der Remus-Kurve zu den Top Five gehörte. Auf der Geraden haben sie ihn halt fest betonierte, weil ja die meisten Gegner mehr als 400 PS hatten. Spielt für mich aber keine übergeordnete Rolle. 240 PS und 257 km/h Topspeed sind alles andere als schlecht. Und wenn der Turbolader den vollen Druck aufbaut und man dieses irr erregende Säuseln beim tiefen Einatmen hört, stellt es einem die Nackenhaare auf. Das ist einfach fantastisch!“ – „Und



Der Blick ins Glück: Der als Mittelmotor platzierte Vierzylinder-Turbobenziner protzt weder mit viel Hubraum noch mit übermäßig Leistung. De facto aber feuert der 240 PS starke 1750er den 940 Kilo leichten 4C Spider erregend fest durch die Welt.

offen?“ – „Keine Ahnung. Das kleine Fetzendachl kann man mit wenigen Handgriffen abnehmen, zusammenrollen und im Kofferraum verstauen, aber ich habe mein Leben lang so viel Fahrtwind auf Motorrädern genossen, dass ich bei einem Auto das Anrauchen in einer geschlossenen Zelle bevorzuge. Möchte mich aber diesbezüglich eh dringend mit dem Waldeck Phil unterhalten, der sogar dann lieber offen fährt, wenn Frau Holle im vollen Zorn Eiszapfen aus dem Fenster schleudert. Angeblich trägt das typische Heulen und Zischen und Tosen einer weit offenen, dachlosen Fahrt als Kontrast zur Wirksamkeit jeder nachfolgenden Stille bei. Das hat er jedenfalls als Gastautor in dem Buch ‚Endlich alle Erfolgsgeheimnisse‘ von Helmut A. Gansterer geschrieben.“ – „Habe ich auch gelesen. Den Tipp, dass man besser im Stehen als im Sitzen arbeitet, begreife ich allerdings bis heute nicht. Allein der Gedanke macht mich schon müde. Aber vielleicht fährt der Waldeck auch deshalb gerne offen, damit er jederzeit aufstehen kann. Wer weiß? Jedenfalls wünsche ich Ihnen gute Fahrt, und ja: etwas weniger Engagement würde ich wirklich empfehlen. Es sei denn, Sie fahren gerne ein paar Wochen mit der Bim.“

Ich bedankte mich herzlich, verließ die Stadt wie ein braves Schaf und wurde unmittelbar hinter der Ortsgrenze wieder zur Wildsau. Man kann mit dem Spider ganz kommod und ruckfrei rodeln, aber gebaut wurde er zum entfesselten Anrauchen im Reich der Radien. Da ist er in seinem Element. Und da wird man vor Begeisterung brüllen, sofern einem nicht der Atem stockt.

DATEN ALFA ROMEO 4C SPIDER

Preis € 79.900,- (NoVa 14%)

Steuer jährlich € 1.247,68

Motor, Antrieb Vierzylinder-Turbobenziner (1.742 ccm), 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Heckantrieb.

Leistung/Drehmoment 177 kW (240 PS)/6000/min, 350 Nm/2.200-4.250/min

Fahrleistungen 0-100 km/h 4,5 sec, Spitze 257 km/h, Normverbrauch/CO₂ 10,1/5,1/6,9 l/100 km/161 g/km.

Dimensionen 2 Sitze, L/B/H 3989/1864/1183 mm, Tank 40 l, Kofferraum 110 l. Räder 205/45 R 17, 235/40 R 18.

Gewichte Leergewicht 940 kg.

CO₂-Effizienzklasse: Euro6.

Ausstattung Schaltpaddles am Lenkrad, Bi-Xenonscheinwerfer, Alfa Hi-Fi Soundsystem, 17/18-Zoll-Alufelgen, manuelle Klimaanlage, ABS, ASR, CBC, Reifendruck Kontrollsystem.

Extras Metallicfarbe Basalt-Grau € 800,-, Leichtmetallfelgen 18/19 Zoll € 1.150,-, Sportlenkrad mit Lederbezug € 390,-, Racing-Fahrwerk € 950,-, Sportsitze mit Leder-Mikrofaser-Bezug € 1.100,-, Sportsitze mit Leder (rot oder schwarz) € 1.600,-, Armaturenbrett in Leder € 750,-, Bremsattel lackiert (schwarz, gelb, rot) € 270,-, Raucher-Kit € 10,-, Scheinwerfer-Einfassungen in Carbonfaser € 1.350,-, Batteriewächter € 210,-, Sport Auspuff Racing € 550,-.



**auto
revue**

Sammelfoto #2

Sie können dieses Foto unter
shop.autorevue.at/fotos
bestellen.

LIMITIERT AUF 50 STÜCK

Angesichts dieses wunderbaren Hecks nehmen wir uns zurück und lassen Immanuel Kant zu Wort kommen. Im ersten Teil der Kritik der Urteilskraft bringt er die Sache auf den Punkt: „Nicht bloß der Gegenstand, sondern auch die Existenz desselben gefällt.“

HINTERGRUND & ERGEBNISSE

SPORT



Nachfolger

Generationswechsel bei BMW: M6 statt Z4, acht statt sechs Zylinder. Nicht ohne einen Österreicher an Bord.

Das 24-Stunden-Rennen von Spa 2015 war für BMW in doppelter Hinsicht ein bemerkenswerter Termin. Der Sieg von Catsburg/Luhr/Palmtala war der letzte große Auftritt für den erfolgsverwöhnten BMW Z4 GT3. Und vor 50 Jahren hatte es den ersten BMW-Sieg beim Klassiker in den Ardennen gegeben: 1965 gewannen Ickx/Langlois auf einem 1800 TISA.

Der Umstieg vom Z4 auf den M6 in der GT3-Rennszene wurde schon zu Jahresbeginn 2015 offiziell, erstes Rollout war im Februar auf der Teststrecke von Dingolfing, ein Highlight nach monatelangen Entwicklungsarbeiten an dem neuen Projekt. Mehr technische Potenz und Marketinggründe waren wohl für den Modellwechsel ausschlaggebend. Das M6-Coupé hat einen 4,4-Liter-V8-Motor mit TwinPower-Turbotechnik und leistet je nach Rennserien-Einstufung bis zu 585 PS, was bei einem

Gewicht von etwas unter 1300 Kilo gerade recht ist. Der neue GT3-Rennwagen hat ein Transaxle-Antriebskonzept, ein sequenzielles Sechsgang-Getriebe und eine starke Elektronik. Das Chassis wurde im Windkanal gegenüber dem Serienmodell optimiert. Der längere Radstand sollte im Vergleich zum aktuellen Z4 ein verbessertes Handling versprechen. Schon ab März gab es intensive Testfahrten in Montebello (ES) und Portimao (PT), bei denen auch der Tiroler Dominik Baumann mit dabei war. Baumann fuhr 2015 das ADAC-GT-Masters für das Team Schubert, wurde Vizemeister und holte mit seinen Kollegen den Teampokal für Schubert und BMW. Baumanns erstes Resümee: „Trotz der Größe des Autos hat man als Fahrer eine sehr gute Sicht und eine angenehme Sitzposition.“

Erster großer Auftritt war im Rahmen des 24-h-Rennens auf



Neu im BMW-Werksteam ist der Salzburger Philipp Eng, der seine Porsche-Zeit mit Siegen im Supercup und im Eurocup beendet hat. Jetzt warten in seinem neuen BMW M6-Dienstwagen bis zu 585 PS.

dem Nürburgring, wo potenzielle Interessenten und das Publikum den neuen M6 kennenlernen konnten. Und auf der IAA wurde der Wagen dann in seinem endgültigen Renndesign präsentiert.

Der M6 wird vom Werk eingesetzt, aber auch als Kundenauto angeboten. Der Nettopreis beträgt 379.000 Euro, wobei BMW-Motorsport-Direktor Jens Marquart betont: „Der Wagen ist sehr wirtschaftlich. Sowohl die Einsatzkosten als auch ein faires Preisniveau bei den Ersatzteilen sollen ihn für Privatteams interessant machen.“ Für die Rennen in den USA baut man den M6 GTLM, der ohne ABS geliefert wird, weil das IMSA-Reglement diese Fahrhilfe verbietet. Bei der BMW-Motorsportgala im Dezember gab Marquart die Pläne für 2016 bekannt. Das Werk wird unter anderem bei den 24-h-Rennen am Nürburgring und in Spa an den Start gehen. Neu im BMW-Werkskader ein Österreicher: Philipp Eng fährt heuer nach seinen langen Wanderjahren bei Porsche (2015 gewann er Supercup und Carrera-Cup) bei den Weiß-Blauen in München. A.H.

TERMINE 2016

Formel-1-WM

20.3.	GP Australien, Melbourne
3.4.	GP Bahrain
17.4.	GP China, Shanghai
1.5.	GP Russland, Sochi
15.5.	GP Spanien, Barcelona
29.5.	GP Monaco, Monte Carlo
5.6.	GP Kanada, Montreal
19.6.	GP Aserbaidjan, Baku
3.7.	GP Österreich, Red Bull-Ring
10.7.	GP Großbritannien, Silverstone
24.7.	GP Ungarn, Budapest
31.7.	GP Deutschland, Hockenheim
28.8.	GP Belgien, Spa
4.9.	GP Italien, Monza
18.9.	GP Singapur
2.10.	GP Malaysia, Sepang
9.10.	GP Japan, Suzuka
23.10.	GP USA, Austin
30.10.	GP Mexiko, Mexico City
13.11.	GP Brasilien, São Paulo
27.11.	GP EAU, Abu Dhabi

Langstrecken-WM

17.4.	6-h-Silverstone, GB
7.5.	6-h-Spa, B
18./19.6.	24-h-Le Mans, F
4.9.	6-h-Mexico City, MEX
17.9.	6-h-Austin, USA
16.10.	6-h-Fuji, JAP
6.11.	6-h-Shanghai, VRC
19.11.	6-h-Bahrain

Rallye-WM

22.-24.1.	Monte Carlo
12.-14.2.	Schweden
4.-6.3.	Mexiko
22.-24.4.	Argentinien
20.-22.5.	Portugal
10.-12.6.	Italien
1.-3.7.	Polen
29.-31.7.	Finnland
19.-21.8.	Deutschland
9.-11.9.	China
30.9.-2.10.	Frankreich
14.-16.10.	Spanien
28.-30.10.	Großbritannien
18.-20.11.	Australien

F-3-EM

3.4.	Paul Ricard, F
24.4.	Hungaroring, HUN
15.4.	Pau, F
22.5.	Red Bull-Ring, A
26.6.	Norising, D
17.7.	Zandvoort, NL
30.7.	Spa, B
11.9.	Nürburgring, D
2.10.	Imola, I
16.10.	Hockenheim, D

DTM

6.-8.5.	Hockenheim, D
20.-22.5.	Red Bull-Ring, A
3.-5.6.	Lausitzring, D
24.-26.6.	Norising, D
15.-17.7.	Zandvoort, NL
19.-21.8.	Moskau, RUS
9.-11.9.	Nürburgring, D
23.-25.9.	Budapest, HUN
14.-16.10.	Hockenheim, D

WINTERMÄRCHEN

Fachleute haben errechnet: Die 49 Oldtimer, die bei der Planai-Classic am Start waren, repräsentierten einen Wert von etwa 2,4 Millionen Euro. Das schwächste Auto im Feld war ein Renault 4 CV, Baujahr 1957. Hasenöhr/Zauner waren mit 19 PS unterwegs. Mit den meisten PS starteten die Brüder Witzany mit ihrem 320 PS starken Mustang. Die winterlichen Bedingungen ließen prächtige Drifts zu, was Fahrer und Zuschauer gleichermaßen erfreute. Der Sieg auf der Trabrennbahn ging an Corsmann/Voglar (VW Käfer), nach dem ersten Tag führten Landerl/Ragowsky (Volvo 123 GT), den Gesamtsieg holten sich schließlich aber Weckerle/Schlager auf einem VW 1303, es war ihr dritter Sieg. Auf den Plätzen Deopito/Deopito auf Mercedes 350 SL und Schwarzbauer/Hemmelmayer auf Datsun 240 Z.



Bewährtes Käfer-Konzept, Motor hinten, Heckantrieb: dritter Sieg für Pius Weckerle/Othmar Schlager.

Kunterbunte Startfelder sind out: Anhang K und STW fahren 2016 getrennte Rennen.



ALTE AUTOS, NEUE PLÄNE

Der Histo-Cup wurde für 2016 runderneuert.

Wenn man seinen 19. Geburtstag feiert, darf man sich schon was Gscheites einfallen lassen. So dachte sich Histo Cup-Manager Michael Steffny und präsentiert für 2016 die Rennserie mit vielen Neuerungen. Für transparentere Rennen und mehr Chancengleichheit wird es getrennte Läufe für den Anhang K und die STW geben. Für den Anhang K erlaubt das Reglement nun Semi-Slicks mit Straßenzulassung und Racingreifen mit Profil. Bei den Youngtimern gilt ab heuer: Für modifizierte Autos – etwa mit neueren Motoren – wird es die YT-STW-Wertung geben. Und für das Feld der Formelrennwagen schreibt man die Formel Young Timer für Einbäume der Jahre 1989 bis 1999 aus. Neben der bewährten BMW-Challenge (schon elf Saisonen alt!) wartet eine neue Einmarken-Partie: Der Mini Cooper Cup Austria (MCC). Zugelassen sind Modelle der Baureihen

R53 und R56. Neben dem Mini-Importeur konnte man als Seriensponsor Hankook gewinnen, der auch die vorgeschriebenen Einheitsreifen liefert. Für alle Rennen gilt: Streichresultate gehören der Vergangenheit an. Wegen zunehmend schwierigerer Kooperation mit der FIA und dem deutschen DMSB verzichtet Steffny auf ein Rennen in Deutschland, und auch sonst gibt es im Kalender ein paar News. So findet das Saison-Opening nicht mehr am RB-Ring statt:

- 23./24.4.** Adria Raceway, ITA
- 7./8.5.** Brunn, CZE
- 28./29.5.** Red Bull-Ring, AUT
- 17./19.6.** Salzburgring (Mozartpreis), AUT
- 9./10.7.** Pannoniaring, HUN
- 13./14.8.** Slovakiaring, SLO
- 3./4.9.** Red Bull-Ring (Bosch-Race), AUT
- 24./25.9.** Salzburgring, AUT

DER IRRE AM WASSER

Wenn er nicht gerade versucht, die Rallye-WM auf den Kopf zu stellen, heult er. Meist fließen Freudentränen, und Grund zum Jubel findet sich bei zwölf Siegen in 13 WM-Läufen reichlich. VW-Sportchef Jost Capito ist eine erstaunliche Mischung aus Gemütsmensch und Erfolgstyp.

Von Markus Stier

Pass auf, gleich geht es wieder los, dann leidet er wieder unter dieser furchterlichen Rote-Augen-Allergie“, warnt einer der VW-Leute. Der Angesprochene steht im Kommandotruck und brennt mit eigentlich blauen Augen Löcher in den Monitor, auf dem die Autos als kleine bunte Punkte über eine Landkarte kriechen. Dann erscheint die letzte Zwischenzeit auf dem Bildschirm. Jari-Matti Latvala hat die Nerven behalten und auf den letzten Metern vor Teamkollege Sébastien Ogier die Finnland-Rallye gewonnen. Sportchef Jost Capito reißt die Fäuste hoch, presst einen kurzen Jubelschrei raus, dann brechen die Dämme. Er umarmt jeden, der nicht schnell genug wegläuft, während ihm dicke Tränen übers Gesicht kullern. Viele hielten Latvala für einen Fehleinkauf, er hat ihm die Stange gehalten.

Die Tränendrüsen des Motorsportdirektors kommen auch nach drei erfolgreichen WM-Jahren nicht zur Ruhe, sie wurden zuletzt im Oktober aktiviert, als Andreas Mikkelsen seinen ersten WM-Lauf gewann. Fast drei Jahre und eine Handvoll Rohkarossen hat er in den jungen Norweger investiert, den manche für überschätzt erklärten. Mikkelsen lächelt mit makellosen Zähnen, sein Mentor steht unter Wasser. Es ist ihm wurscht, es kann jeder sehen. „Ich schäme mich nicht. Ich heule auch im Kino.“


Teammanager Sven Smeets hat schon einige Vorgesetzte hinter sich. Den ruppigen Guy Fréquelin und den komplizierten Olivier Quesnel bei Citroën. Der Belgier sieht die Emotionalität seines Vorgesetzten als Stärke: „Jost sagt immer geradeheraus, was er denkt. Und wenn mal einer unserer Mechaniker private Probleme hat, weiß ich, dass ich Jost nicht mal fragen muss, ob ich ihn nach Hause schicken darf.“

Dabei herrscht in der Weltmeister-Truppe längst nicht nur Friede, Freude, Eierkuchen. Der Chef kann auch anders, dann kriegt auch der nach Ex-Vorstandschef Martin Winterkorn teuerste Angestellte der Firma mal einen Einlauf. Der Veranstalter auf Korsika wollte schon Notfallmaßnahmen einleiten, auf dem GPS-Tracking-System parkte der Polo mit der Startnummer eins reglos auf einer Prüfung. Weltmeister Sébastien Ogier hatte einen Reifen gewechselt, aber vergessen, im Cockpit den OK-Knopf zu drücken, der signalisiert, dass die Crew wohlauf ist. VW musste wegen des falschen Alarms 10.000 Euro Strafe abdrücken, anschließend ging es im Service rund. Der zweite Fahrer nimmt den Chef in Schutz: „Jost kann schon mal laut werden, aber das Gute ist, er lässt immer mit sich reden. Wenn du gute Argumente hast, lenkt er auch ein“, sagt Jari-Matti Latvala.

Im Sommer 2013 versuchte Citroën in Griechenland in einer Verzweiflungstat die allzu dominanten VW wegen einer angeblich illegalen Zusatzbatterie aus dem Klassement zu protestieren. „Jetzt lernen die mal meine unangenehme Seite kennen“, knurrte der Sportchef, bevor er in die Anhörung der Sportkommissare marschierte. Den Protest schmetterten die Offiziellen ab, für die Siegesparty in einer Disco in Loutraki besorgten die VW-Mechaniker den französischen Kollegen zum Hohn Taschenlampenbatterien als Mitbringsel.



„Ich bin früher einen Golf I gefahren,
meine Mutter einen Karmann Ghia.
Wir hatten einen der ersten Passat
und einen Audi 80 Quattro. Wir
hatten schon immer VW im Blut.“



In den letzten zwei Jahren hat VW je zwölf von 13 Rallyes gewonnen, selbst bei Hyundai, wo für 2016 ein komplett neues World Rally Car entsteht, raunt man: „Die werden wieder vorne sein.“

Capito ist durchaus ein Partytier. Als Latvala 2014 sein Heimspiel gewann, verfolgte der Chef sämtliche Angestellten im Service mit einem Wachsmalstift. Besonders Ogiers holländischer Ingenieur Gerard-Jan de Jongh und Chefkonstrukteur François Xavier Demaison aus Frankreich waren wenig darauf erpicht, auf den Wangen ausgerechnet die Kriegsbemalung des Erzrivalen zu tragen. Es half nichts. Am Ende waren alle Schwarz, rot und gelb angemalt. Deutschland war kurz zuvor Fußball-Weltmeister geworden.

„Verrückt“, sagt Demaison grinsend über seinen Vorgesetzten, „einfach verrückt.“ Mit der Auffassung ist er nicht allein. Als Jost Capito 2003 zum Sportchef bei Ford Europa gemacht wird, fällt er bei der Obrigkeit zügig unangenehm auf. Der damalige FIA-Präsident Max Mosley hat 2004 mit Mühe und Not alle Hersteller dazu gebracht, nach langen Diskussionen um die ausufernden Kosten das WRC-Reglement für die nächsten Jahre fortzuschreiben. Die Tinte auf der Vereinbarung ist kaum trocken, da zettelt Capito eine Diskussion an, ob man das Rallye-Reglement nicht besser mit den Tourenwagen-Regeln synchronisiert, die sind seriennäher und billiger. Der Präsident spricht ein Machtwort, aber der neue Wilde hat gleich mal sein Revier markiert.

Für irre dürften Capito auch die Ingenieure der Serien-Entwicklungsabteilung gehalten haben, als sie stolz einen schnellen Straßen-Polo auf die Räder stellten, der trotz aufgepumpten Motors seine 220 PS erstaunlich souverän auf die Straße brachte. Aber der Sportchef war unzufrieden: zu wenig Antriebseinflüsse an der Lenkung, zu wenig Spulen an den Antriebsrädern, zu wenig Krach, zu perfekt. Die Entwickler mussten aus dem souveränen Sportler einen halbstarken Kraftzweig machen. „Wenn

schon, dann richtig. Die Leute wollen doch was erleben“, argumentierte Capito.

Wie ein Hersteller Autos baut, die große Kinder von den Football-Ergebnissen oder den jüngsten Tuning-Maßnahmen an Kim Kardashian ablenken, wusste er schon immer. So war es keine große Überraschung, dass der Siegerländer nach zwei gewonnenen Rallye-Weltmeisterschaften für Ford nach Detroit umzog. Die Zentrale machte ihn zum Verantwortlichen für sämtliche sportlichen Serien-Autos. Unter Capitos Ägide entstanden breit bereifte Sehnsuchtsorte wie der Focus RS oder der Shelby Mustang GT500.

Amerika taugt ihm, ein Verrückter in einem Land voller Gleichgesinnter. Früher eher ein bisschen pummelig, ist er seit einem Jahr drahtig, trägt mal fesch Dreitagebart oder modischen Seitenscheitel wie Brad Pitt, nur unter den Augen finden sich zuweilen dunkle Ringe wie bei Benicio del Toro. Das kommt vom Jetlag. Die Familie wohnt noch in den Staaten, Capito pendelt, so oft er kann.

Er wäre vermutlich geblieben, wenn nicht 2012 das Angebot von VW gekommen wäre. Der damalige Sportchef Kris Nissen war beim Vorstand einmal zu oft angeeckt. Der Nachfolger musste nicht lange überlegen. „Als der Anruf kam, konnte ich nicht widerstehen. Ich bin früher einen Golf I gefahren, meine Mutter einen Karmann Ghia. Wir hatten in der Familie einen der ersten Passat und einen Audi 80 Quattro. Wir hatten quasi schon immer VW im Blut.“

Dabei ist der kleine Jost eigentlich von Geburt an auf Zweiräder geeicht, aber natürlich mit Motor. Papa Karl Friedrich ist einer der Gründer des Motorsportclubs Freier Grund im Sieger-



Respektvoller Umgang im Team als Erfolgsrezept in der Rallye-WM: Jost Capito und Jari-Matti Latvala. Andreas Mikkelsen (unten), von vielen anfangs unterschätzt, gewann im Oktober seinen ersten WM-Lauf.

land, der Junior turnt auf Stollen durch den Wald, sobald er auf dem Moped die Füße auf den Boden bekommt. Zwei Mal wird er Enduro-Juniorenmeister. Mit dem Senior wechselt er auf vier Räder. 1985 gewinnen sie gemeinsam auf einem Unimog die Lkw-Wertung bei der Rallye Paris-Dakar.

Aber bei aller Geilheit aufs Fahren ist dem heranwachsenden Jost Capito schon als Teenager klar, dass er Motoren lieber bauen als quälen will. Er träumt davon, mit BMWs legendärem Viertakt-Zauberer Paul Rosche zu arbeiten, und studiert Ingenieurwesen. Sein Traum geht in Erfüllung. Zusammen mit seinem Idol entwickelt er den 2,3-Liter-Vierzylinder des legendären ersten BMW M3. Wie Rosche ist Capito am glücklichsten, wenn es um Höchstleistung geht, und das gipfelt dann zwangsläufig im Motorsport.

Capito hat nicht nur ein Händchen für Maschinen, sondern auch fürs Organisatorische. Mitte der Neunziger landet er bei BMW-Motorenpartner Sauber und wird dort Teammanager. Von dort kennt er auch Ingenieur Willy Rampf. Er bringt ihn später als Technikchef zu VW.

Mit dem aktuellen FIA-Chef trifft er sich ab und zu zum Verbaltennis. Aufschlag Todt: „Ihr gewinnt zu oft.“ Capito kontert, indem er beim Antrittsbesuch einfach wieder abreist, denn Todt lässt ihn trotz Termin warten. Nachdem Ogier im ersten Halbjahr pausenlos über die neue Startreihenfolgen-Regelung moserte, serviert Todt erneut: „Brems mal deine Fahrer ein.“ Capito retourniert trocken: „In meinem Laden kann jeder sagen, was er denkt.“

Aber es wäre eine grobe Fehleinschätzung zu glauben, der Mann aus dem deutschen Hinterwald wäre grundsätzlich auf Krawall aus. Das Gegenteil ist der Fall. Als er in den Neunzigern

bei Porsche den Carrera-Cup aus der Taufe hebt und mit Bernie Ecclestone über einen Auftritt im Rahmenprogramm der Formel 1 verhandelt, bringt er dem Impresario der Königsklasse einen ledernen Aktenkoffer mit. Der ist nicht etwa vollgestopft mit Geld, sondern mit dem heimlichen Suchtmittel des Briten. Ecclestone liebt Post-its, kleine gelbe Klebezettel, die ihm Capito in allen möglichen Größen schenkt.

Als VW in die Rallye-WM einstieg, befürchtete der Schotter-Zirkus den Einzug der großen teutonischen Arroganz. Capito und sein Team haben die Angst im Handstreich vertrieben. Nie in der Geschichte des Rallyesports gab es eine solche Einigkeit unter den Topteams. Die Sportchefs treffen sich alle Nase lang in der VW-Hospitality, um sich auszutauschen. Egal, ob es um den WM-Kalender geht oder das technische Reglement, seit Capito das Wort führt, singen alle das gleiche Lied.

Der 57-Jährige schaffte es sogar, die zunächst skeptischen Hersteller und Vermarkter von seiner Lieblingsidee zu überzeugen: Um den Sport für Live-Auftritte im Fernsehen tauglicher zu machen, sollte jede Rallye in einer finalen Prüfung entschieden werden. Die drei Etappen zuvor sollten nur als Qualifikation für diesen Showdown dienen. An der Spitze der Traditionalisten war es am Ende Todt, der den FIA-Weltrat zur Ablehnung aufrief. Der Machtmensch aus Paris drückte den Teams zu der gewünschten Expansion nach China einen gar nicht gewünschten 14. WM-Lauf auf Korsika aufs Auge. Damit geht der letzte Punkt im Spiel vorerst an den Franzosen.

Aber Capito wird es ihm in seiner Währung heimzahlen: Erfolg. Den Grundstein für drei Marken-WM-Titel in Folge hat schon sein Vorgänger Nissen gelegt, aber im Gegensatz zum kantigen Dänen ist sein Nachfolger ein Harmoniemensch, der selbst ambitionierte Alpha-Männchen zu Mannschaftsspielern macht. Als mit Ogier und Latvala die zwei schnellsten Männer der Gegenwart aufeinandertrafen, erwarteten nicht wenige ein Gemetzel. Stattdessen pflegten die Teamkollegen auch nach drei Jahren einen respektvollen Umgang.

„Jost bringt die Leute zusammen, er schafft eine Atmosphäre mit echtem Mannschaftsgefühl“, lobt Latvala. Für das Hauen und Stechen der Piloten beim ähnlich dominanten Mercedes-Team in der Formel 1 hat der Sportchef kein Verständnis. „Du musst nur klare Ansagen machen und darfst keinen bevorzugen“, lautet sein Geheimnis. Es gibt keine Heimlichkeiten bei der Abstimmung, kein Getrickse mit der Reifenwahl, und Stallorder gibt es schon gar nicht.

Seine Piloten haben seit dem VW-Einstieg 2013 nahezu alle WM-Siege einkassiert, aber ausgerechnet das Heimspiel hatten sie in den ersten beiden Jahren krachend vor die Wand gefahren. 2015 lagen Ogier und Latvala am Sonntag in Trier nur wenige Sekunden auseinander. Einen möglichen dritten Doppelausfall hätte Capito einen Tag später bei der Vorstandssitzung erklären dürfen, trotzdem gab der Sportchef keinen Waffenstillstandsbefehl aus. Die Angestellten dankten es mit einem Doppelsieg.

In den letzten zwei Jahren hat VW je zwölf von 13 Rallyes gewonnen, und selbst bei Hyundai, wo für 2016 ein komplett neues World Rally Car entsteht, raunt man: „Die werden wieder vorne sein.“ Seit die Hannoveraner trotz des Abgasskandals grünes Licht aus Wolfsburg haben, ist klar: Für Jost Capito wird es auch künftig wieder reichlich Grund zum Heulen geben. <

FLURSCHADEN- FERRARI

Weil das mit der Rallyekarriere eh nix mehr wird, sehen wir uns einmal diesen Ford Fiesta R5 im Vergleich zu stinknormalen Supersportwagen an.

Von Christian Kornherr Foto Jürgen Skarwan



Im heimischen Fußball ist die Erste Liga eigentlich die zweite Liga, und so ähnlich ist das mit diesem Ford Fiesta R5. Spielt in der zweiten Liga, würde aber locker das Prädikat „Erstklassig“ verdienen. R5 ist die Spielklasse unter den WRCs, ausgerufen von der FIA im Zuge einer Flurbereinigung des Reglements als Ersatz der alten S2000, also jener Rasse von Rallyegeräten, in der Mundl Baumschlager seit etwa Menschengedenken die Staatsmeisterschaft regiert. Nur einem war es gegeben, diese Dominanz zu brechen: Beppo Harrach im Jahr 2011 auf Mitsubishi Lancer R4.

Von der Optik her ist da gar nichts mit 2. Liga: Der Fiesta R5 sieht aus wie ein Kleinwagen auf Anabolika, quasi ein zwergenhafter Türksteher vor der Disco, mit dem sich aber trotzdem nie einer anlegen wird, weil ihm schon rein optisch der Punch, den er drauf hat, aus jeder Pore quillt.

Wichtiger aber die inneren Qualitäten: Natürlich sind die Autos handwerkliche Meisterstücke, die absolut nichts mit der Serie zu tun haben. In Breite und Gewicht (etwa 1200 kg) orientierte man sich am S2000, als Antrieb dient ein 1,6-l-Vierzylinder-Turbo – wir erinnern uns: Es gab ja die kranke Idee, diesen Einheitsmotor sogar in der Formel 1 einzusetzen –, der hier mittels Luftmengenrestriktor und Ladedruck auf etwa 290 PS und 400 Nm begrenzt wird. Das ist nun eine Zahl, mit der man sich nicht den Respekt der Jungs aus dem GTI-Klub abholt, die aber äußerst standfeste und halbwegs wartungsarme Aggregate ermöglicht.

Generell stand das R5-Reglement ganz im Zeichen des Versuchs, den Kostenwahnsinn in der zweiten Liga ein wenig einzubremsen. Nur ein Beispiel: Bei einem Top-S2000 wurden handgeschmiedete Radlager verbaut, die so sensibel waren, dass sie mehrmals pro Veranstaltung gewechselt werden mussten: Viel Geld und Aufwand, der genau nix für den Sport brachte. Das R5-Reglement sollte bei gleicher Leistung und Action eine deutliche Kostenreduktion bringen, etwa indem die Beschaffenheit aller entscheidenden Bauteile (Motor, Kraftübertragung, Fahrwerk) bis ins kleinste Detail vorgegeben wurde. Und es werden tatsächlich eine Menge Serienteile eingesetzt, nur halt nicht aus dem Fiesta-Baukasten: Der Wasserkühler stammt etwa vom Ford-SUV Edge, der Ladeluftkühler vom Audi A5 3,0 TDI.

Die FIA gab sogar einen Maximal-Kaufpreis aus, nämlich 180.000 Euro – während für einen S2000 etwa 300.000 Euro zu veranschlagen waren. Dieses Limit wird jedoch von den diversen Anbietern – im Fall des Fiesta von Malcolm

Wilsons M-Sport, die seit heiligen Zeiten Fords WRC-Einsätze bestreiten – locker durch das Kleingedruckte in den Verträgen ausgehebelt. Beppo Harrach, der sich einen Fiesta R5 als Verleihfahrzeug der Sonderklasse zugelegt hat, muss es wissen: „Unter 200.000 Euro geht gar nichts, und da sind noch keine Ersatzteile dabei.“

Andererseits: Was kriegt man heutzutage noch für 200.000 Euro, wenn man Spaß mit Klasse haben möchte? Die Anzahlung für einen Hubschrauber geht sich aus, ein Riva Aquarama auch, wenn man auf eine Okkasion stößt – muss man aber beides mögen. Ein neuer Lamborghini geht sich schon einmal nicht aus, ein Ferrari schon gar nicht.

Und jetzt ganz unter uns: Alles probiert, kein Vergleich. Denn wenn man diesen Fiesta R5 einmal loslöst von seiner ursprünglichen Bestimmung, dem höchst ehrenhaften sportlichen Wettstreit durch Wald und Flur, dann



Der Fiesta R5 sieht aus wie ein Kleinwagen auf Anabolika, quasi ein zwergenhafter Türksteher vor der Disco, mit dem sich nie einer anlegen wird, weil ihm schon optisch der Punch aus jeder Pore quillt.



kriegt man hier ein extrem scharfes Teil, das in der Lage ist, Thrills auf allerhöchstem Niveau zu bereiten.

Das beginnt schon beim Wegfahren. So handzahn, wie der Leistungswert vermuten lässt, ist das Turbo-Maschinchen dann gar nicht, auch die Kupplung des sequenziellen Fünfganggetriebes braucht Gefühl. Danach gilt es zuerst einmal ein Riesen-TILT im Hirn zu vermeiden. Liebe Kinder aus der Generation Ego-Shooter: Tilt war der Fachausdruck für ein Game over, wenn man den Flipperautomaten aus Ehrgeiz oder Aufregung zu sehr geschüttelt hatte.

Kann locker passieren, denn der Fiesta R5 reißt in völliger Unabhängigkeit von der Untergrundbeschaffenheit an wie eine tollwütige Bestie. Bis in die hierzulande legalen Geschwindigkeitsbereiche sehen alle, alle, alle Supersportwagen dieser Welt sehr alt aus. Das hat natürlich auch mit der Geräuschkulisse zu tun. Der Motor klingt wie ein Bienenschwarm auf



Was hier aussieht wie eine Standpauke, ist in Wahrheit eine glasklare Analyse der vorhergehenden Drifts. Es dient aber auch dazu, den Platz freizumachen für den Fotografen, und man erkennt: Dies ist ein Arbeitsplatz, Verzärtelndes ist unerwünscht.

Beppo Harrach versteht es, Instruktionen präzise zu formulieren. Zum Weiter-sagen reicht daher eine kleine Öffnung im Fenster.



Speed, dazu stößt ein unheilvolles, grobmechanisches Grollen aus der Kraftübertragung.

Durch die zügige Abreise taucht die erste Biegung dann doch schneller auf, als man das im Plan hatte. Aber alles kein Problem: Hart in die Eisen, sofort wieder aufs Gas, das Heck nimmt den Lastwechsel freudig und blitzartig auf. Somit schafft gleich die erste Kurve ein gesundes Vertrauensverhältnis zwischen Kutsche und Kutscher: Mit ein wenig Gefühl lässt sich der Driftwinkel fast beliebig über das Gaspedal einstellen. Ein kurzer Tupfer auf die Bremse sortiert die Gegenpendler, das Heck wandert am Kurvenausgang verlässlich exakt dorthin, wo man es braucht.

Und das Beste daran: Wir befinden uns noch immer im zahmen Etappen-Modus. Der Fiesta R5 ist also eigentlich noch total relaxt, während du bereits existenzbedrohende Mengen an Adrenalin durch den Körper pumpst. Richtig Dampf macht das Auto erst im Stage-Modus, wenn das Umluftsystem des Turbos zugeschaltet wird und alles nochmals ein ganzes Eck giftiger und direkter wird.

Wie überall, wo technischer Fortschritt im Spiel ist, schlägt die heutige zweite Liga deutlich gerade vergangene Königsklassen. So ein R5 geht mindestens so gut wie ältere WRCs und damit auch besser als die legendären Gruppe-B-Monster mit ihren 500-Plus-PS Leistung, die vor lauter Kraft kaum laufen konnten und nur von einer Handvoll Menschen weltweit sinnvoll zu bewegen waren.

Hier das Gegenteil, nämlich die wichtigste Nachricht für alle Nicht-Rallyekoriphaen: So ein Fiesta R5 lässt auch Teilbegabte gut aussehen. Aber wir reden selbstverständlich nicht von tatsächlichem SPEED, also dem, was am Ende einer Sonderprüfung auf der Stoppuhr steht. Das Rumspielen in der Harrachschen

Sandkiste hatte klarerweise nichts mit jener Zirkusnummer zu tun, die da draußen im echten, im Ohne-Scheiß-Grenzbereich stattfindet. Aber: Es macht mächtig Spaß. So ein Fiesta R5 brems besser, liegt besser, geht besser als jeder Supersportwagen. Das Fahrerlebnis ist ein atemberaubendes, porentiefes Erlebnis, weshalb es nur konsequent wäre, sich bei entsprechender Begeisterungsfähigkeit und Kontostand so ein Ding neben das eine oder andere Spiezeug in die Garage zu stellen. Sicher, die Inbetriebnahme ist ein wenig komplizierter, da setzt du dich nicht einfach rein und fährst los, wenn es dich an einem sonnigen Sonntagnachmittag überkommt. Da werden Fachleute und Equipment benötigt, aber irgendwann haben wir ja gelernt, die Bedeutung des Vorspiels nicht zu unterschätzen.

Und überhaupt: Warum eigentlich gleich ins Kapital gehen? Mit Beppo Harrach lassen sich diskrete Arrangements für Kurzzeit-Thrills treffen, natürlich auch für edle Wettstreitigkeit durch Wald und Flur.

DATEN FORD FIESTA R5

Preis € 180.000,- (netto)

Antrieb/Fahrwerk R4-Turbo-DI-Benzinmotor, 1597 ccm, 213 kW (290 PS), 400 Nm Drehmoment, Luftmengenbegrenzer 32 mm, sequenzielles Sadev-5-Gang-Getriebe, Allrad. Fahrwerk von Reiger, verstellbar in Höhe, Druck und Zug.

Dimensionen: 2 Sitze, L/B 3975/1722 mm, Gewicht 1230 kg, Tankinhalt 80 l, Räder 7x15-Zoll für Schotter, 8x18-Zoll für Asphalt.

Infos unter www.driftcompany.at und www.m-sport.co.uk



FOTOS: ANDREAS BIEDMANN

Alle Preise

Als Orientierungshilfe oder Vergleichsgrundlage:
Finden Sie hier alle in Österreich erhältlichen Modelle
– unverbindlich empfohlene Richtpreise der Hersteller,
inklusive MWSt. und NoVA. Angeführt sind die Basis-
preise aller verfügbaren Motorisierungen.

TYPE	LEISTUNG	PREIS
ABARTH		
Abarth 500 Custom 135 PS	99/135	19.650
Abarth 500 Custom MTA 140 PS	103/140	21.200
Abarth 595 Turismo 160 PS	118/160	24.050
Abarth 595 Competizione 180 PS	133/180	25.950
Abarth 695 Biposto	140/190	44.000
Abarth 500C Custom 135 PS	99/135	21.350
Abarth 500C Custom MTA 140 PS	103/140	22.900
Abarth 595C Turismo 160 PS	118/160	25.750
Abarth 595C Competizione 180 PS	133/180	27.650

ALFA ROMEO		
MiTo 1,4 Progression	57/78	16.320
MiTo 0,9 Twinair Turbo Junior	77/105	18.160
MiTo 1,4 MultiAir Turbojet TCT Junior	103/140	22.500
MiTo Quadrifoglio Verde	125/170	25.240
MiTo 1,3 JTDM Progression	62/85	18.260
MiTo 1,6 JTDM Distinctive	88/120	22.180
Giulietta Progression 1,4 TB	77/105	21.770
Giulietta Distinctive 1,4 TB	88/120	24.580
Giulietta Sprint 1,4 TB	110/150	27.100
Giulietta Exclusive 1,4 TB MultiAir	125/170	30.540
Giulietta Quadrifoglio Verde 1,750 TB TCT	178/241	36.940
Giulietta Distinctive 1,6 JTDM-2	77/105	25.370
Giulietta Distinctive 2,0 JTDM-2	110/150	28.720
Giulietta Distinctive 2,0 JTDM-2 TCT	129/175	31.170
4C	177/241	69.000

ASTON MARTIN		
V8 Vantage	313/426	152.200
V8 Vantage S	321/436	171.700
V12 Vantage S	421/573	249.500
V8 Vantage Roadster	313/426	168.300
V8 Vantage S Roadster	321/436	187.800
V12 Vantage S Roadster	421/573	265.800
DB9	380/517	246.400
D89 Volante	380/517	266.900
Vanquish	424/576	350.100
Vanquish Volante	424/576	370.600
Rapide S	411/560	267.900

AUDI		
A1 1,4 TFSI	92/125	19.800
A1 1,4 TFSI COD	110/150	22.400
A1 1,8 TFSI sport	141/192	28.950
A1 1,4 TDI ultra	66/90	19.200
A1 1,6 TDI	85/116	20.700
S1 2,0 TFSI quattro	170/251	35.520
A3 1,2 TFSI Attraction	81/110	23.920
A3 Sportback 1,2 TFSI Attraction	81/110	24.830
A3 Sportback 1,4 TFSI Attraction	92/125	25.210
A3 Sportback 1,4 TFSI COD Attraction	110/150	27.210
A3 Sportback 1,8 TFSI Attraction	132/180	29.930
A3 Sportback 1,8 TFSI quattro Attr. S-tronic	132/180	33.880
S3 Sportback 2,0 TFSI quattro	221/300	51.540
A3 Sportback 1,4 TFSI g-tron Attraction	81/110	27.240
A3 Sportback 1,4 TFSI e-tron Attraction	150/204	39.900
A3 Sportback Attraction 1,6 TDI	81/110	25.990
A3 Sportback Attraction 2,0 TDI	110/150	29.040
A3 Sportback quattro Attraction 2,0 TDI	110/150	32.030
A3 Sportback Attraction 2,0 TDI	135/184	31.150
A3 Limousine 1,4 TFSI Attraction	92/125	26.480
A3 Limousine 1,4 TFSI COD Attraction	110/150	27.690
A3 Limousine 1,8 TFSI Attraction	132/180	30.680
A3 Limousine 1,8 TFSI quattro Attr. S-tronic	132/180	36.210
S3 Limousine 2,0 TFSI quattro	221/300	50.660
A3 Limousine Attraction 1,6 TDI	81/110	27.060
A3 Limousine Attraction 2,0 TDI	110/150	29.770
A3 Limousine Attraction 2,0 TDI quattro	110/150	32.810
A3 Limousine Attraction 2,0 TDI	135/184	32.220
A3 Limousine Attraction 2,0 TDI quattro	135/184	34.950
A4 1,8 TFSI	88/120	31.380
A4 1,8 TFSI	125/170	34.870
A4 1,8 TFSI quattro	125/170	38.270
A4 2,0 TFSI	165/224	40.160
A4 2,0 TFSI quattro	165/224	43.660
A4 3,0 TFSI quattro S-tronic	200/272	54.950
S4 3,0 TFSI quattro S-tronic	245/333	66.630
A4 2,0 TDI	88/120	32.460
A4 2,0 TDI ultra	100/136	34.320
A4 2,0 TDI	110/150	35.380
A4 2,0 TDI quattro	110/150	39.040
A4 2,0 TDI ultra	120/163	36.340
A4 2,0 TDI	130/177	37.210
A4 2,0 TDI quattro	130/177	40.920
A4 2,0 TDI	140/190	37.560
A4 3,0 TDI quattro	140/190	41.260
A4 3,0 TDI	150/204	41.600
A4 3,0 TDI quattro DPF	180/245	49.130
A4 Avant 1,8 TFSI	88/120	33.550
A4 Avant 1,8 TFSI	125/170	37.030
A4 Avant 1,8 TFSI quattro	125/170	40.480
A4 Avant 2,0 TFSI	165/224	42.370
A4 Avant 2,0 TFSI quattro	165/224	45.920
A4 Avant 2,0 TFSI allroad quattro	165/224	49.350
A4 Avant 3,0 TFSI quattro S-tronic	200/272	57.350
S4 Avant 3,0 TFSI quattro S-tronic	245/333	68.630
RS4 Avant 4,2 TFSI quattro S-tronic	331/450	101.630
A4 Avant 2,0 TDI	88/120	34.830
A4 Avant 2,0 TDI	100/136	36.410
A4 Avant 2,0 TDI	110/150	37.510

TYPE	LEISTUNG	PREIS
A4 Avant 2,0 TDI quattro	110/150	41.230
A4 Avant 2,0 TDI allroad quattro	110/150	44.550
A4 Avant 2,0 TDI ultra	120/163	39.430
A4 Avant 2,0 TDI	130/177	39.350
A4 Allroad 2,0 TDI quattro	130/177	43.130
A4 Allroad 2,0 TDI allroad quattro	130/177	46.800
A4 Avant 2,0 TDI	140/190	40.010
A4 Avant 2,0 TDI quattro	140/190	42.290
A4 Avant 2,0 TDI allroad quattro	140/190	47.140
A4 Avant 3,0 TDI	150/204	43.800
A4 Avant 3,0 TDI quattro	180/245	51.430
A4 Avant 3,0 TDI allroad quattro	180/245	56.920
A5 SB 1,8 TFSI	106/144	36.820
A5 SB 1,8 TFSI	125/170	39.240
A5 SB 2,0 TFSI	165/225	45.320
A5 SB 2,0 TFSI quattro	165/225	48.900
A5 SB 2,0 TFSI quattro S-tronic	200/272	61.220
S5 SB 3,0 TFSI quattro S-tronic	245/333	72.920
A5 SB 2,0 TDI ultra	100/136	38.380
A5 SB 2,0 TDI	110/150	40.080
A5 SB 2,0 TDI ultra	120/163	41.430
A5 SB 2,0 TDI	130/177	41.490
A5 SB 2,0 TDI clean diesel	140/190	41.800
A5 SB 3,0 TDI	150/204	47.230
A5 SB 2,0 TDI quattro	130/177	45.300
A5 SB 2,0 TDI quattro	140/190	45.260
A5 SB 3,0 TDI quattro	180/245	55.560
A6 1,8 TFSI	140/190	45.750
A6 2,0 TFSI S-tronic	185/252	52.850
A6 3,0 TFSI quattro S-tronic	245/333	65.350
S6 4,0 TFSI quattro S-tronic	331/450	94.350
A6 2,0 TDI ultra	110/150	42.350
A6 2,0 TDI ultra	140/190	45.750
A6 3,0 TDI S-tronic	160/218	52.450
A6 3,0 TDI quattro S-tronic	160/218	57.190
A6 3,0 TDI quattro S-tronic	200/272	60.650
A6 3,0 TDI quattro tiptronic	235/320	66.450
A6 3,0 TDI competition quattro tiptronic	240/326	76.010
A6 Avant 1,8 TFSI	140/190	48.990
A6 Avant 2,0 TFSI	185/252	56.120
A6 Avant 3,0 TFSI quattro S-tronic	245/333	68.850
A6 Allroad 3,0 TFSI quattro S-tronic	245/333	73.750
S6 Avant 4,0 TFSI quattro S-tronic	331/450	98.220
RS6 Avant 4,0 TFSI quattro tiptronic	412/560	141.250
A6 Avant 2,0 TDI ultra	110/150	45.460
A6 Avant 2,0 TDI ultra	140/190	48.890
A6 Avant 3,0 TDI	160/218	55.660
A6 Allroad 3,0 TDI quattro S-tronic	160/218	64.380
A6 Avant 3,0 TDI quattro S-tronic	200/272	64.530
A6 Allroad 3,0 TDI quattro S-tronic	235/320	69.110
A6 Avant 3,0 TDI quattro tiptronic	235/320	79.530
A6 Allroad 3,0 TDI quattro tiptronic	235/320	74.700
A6 Avant 3,0 TDI competition qu. tiptronic	240/326	79.570
A7 Sportback 3,0 TFSI quattro S-tronic	245/333	75.970
S7 Sportback 4,0 TFSI quattro S-tronic	331/450	106.860
RS7 Sportback 4,0 TFSI quattro S-tronic	412/560	147.780
A7 Sportb. 3,0 TDI ultra S-tronic	160/218	58.330
A7 Sportb. 3,0 TDI quattro S-tronic	160/218	63.210
A7 Sportb. 3,0 TDI quattro S-tronic	200/272	69.410
A7 Sportb. 3,0 TDI quattro tiptronic	235/320	74.550
A7 Sportb. 3,0 TDI competition qu. tiptronic	240/326	82.630
A8 Hybrid Tiptronic	180/245	95.570
A8 3,0 TFSI quattro Tiptronic	228/310	97.150
A8 4,0 TFSI quattro Tiptronic	320/435	121.120
S8 4,0 TFSI quattro Tiptronic	385/520	149.900
A8 Lang W12 6,3 quattro Tiptronic	368/500	189.500
A8 3,0 TDI clean Diesel quattro Tiptronic	190/258	89.180
A8 4,2 TDI clean Diesel quattro Tiptronic	283/385	114.680
Q3 1,4 TFSI ultra COD	110/150	32.710
Q3 2,0 TFSI quattro Sport S tronic	132/180	41.870
Q3 2,0 TFSI quattro S tronic	162/220	49.550
RS Q3 2,5 TFSI quattro S tronic	250/340	68.730
Q3 2,0 TDI Sport	110/150	35.640
Q3 2,0 TDI quattro Sport	110/150	38.520
Q3 2,0 TDI quattro Sport	135/184	40.740
Q5 2,0 TFSI quattro	132/180	44.470
Q5 2,0 TFSI quattro	165/225	50.240
Q5 3,0 TFSI quattro Tiptronic	200/272	62.590
Q5 2,0 TFSI Hybrid quattro Aut.	180/245	65.880
Q5 2,0 TDI	110/150	39.320
Q5 2,0 TDI quattro	110/150	43.040
Q5 2,0 TDI quattro S tronic	120/163	47.460
Q5 2,0 TDI quattro	130/177	46.580
Q5 2,0 TDI quattro clean Diesel	140/190	46.580
Q5 3,0 TDI quattro S tronic	180/245	60.010
Q5 3,0 TDI quattro clean Diesel S-tronic	190/258	59.820
S05 3,0 TDI quattro Tiptronic	240/326	71.870
Q7 3,0 TFSI quattro	245/333	k.A.
Q7 3,0 TDI quattro	200/272	k.A.
Q7 TDI e-tron quattro	275/373	k.A.
A3 Cabriolet 1,4 TFSI	92/125	32.640
A3 Cabriolet 1,4 TFSI ultra	110/150	34.480
A3 Cabriolet 1,8 TFSI	132/180	37.600
A3 Cabriolet 1,8 TFSI quattro S-tronic	132/180	43.720
S3 Cabriolet 2,0 TFSI	221/300	62.010
A3 Cabriolet 1,6 TDI clean diesel	81/110	33.340
A3 Cabriolet 2,0 TDI clean diesel	110/150	36.600
A3 Cabriolet 2,0 TDI clean diesel quattro	110/150	39.780
A3 Cabriolet 2,0 TDI clean diesel	141/192	39.950
A3 Cabriolet 2,0 TDI clean d. quattro S-tronic	170/231	43.250
A5 Coupé 1,8 TFSI	125/170	41.300
A5 Coupé 2,0 TFSI	165/225	47.100

TYPE	LEISTUNG	PREIS
A5 Coupé 2,0 TFSI quattro	165/225	50.710
A5 Coupé 3,0 TFSI quattro S-tronic	200/272	62.110
RS5 Coupé 3,0 TFSI quattro S-tronic	245/333	74.360
S5 Coupé 4,2 TFSI quattro S-tronic	331/450	108.530
A5 Coupé 2,0 TDI ultra	120/163	43.190
A5 Coupé 2,0 TDI	130/177	43.190
A5 Coupé 2,0 TDI quattro	130/177	47.040
A5 Coupé 2,0 TDI clean diesel	140/190	43.550
A5 Coupé 2,0 TDI clean diesel quattro	140/190	47.400
A5 Coupé 3,0 TDI	150/204	49.720
A5 Coupé 3,0 TDI quattro	180/245	57.790
A5 Cabriolet 1,8 TFSI	125/170	46.610
A5 Cabriolet 2,0 TFSI	165/225	52.160
A5 Cabriolet 2,0 TFSI quattro S-tronic	165/225	58.290
A5 Cabriolet 3,0 TFSI quattro S-tronic	200/272	67.300
S5 Cabriolet 3,0 TFSI quattro S-tronic	245/333	79.350
RS5 Cabriolet 4,2 TFSI quattro S-tronic	331/450	124.500
A5 Cabriolet 2,0 TDI	110/150	47.060
A5 Cabriolet 2,0 TDI	130/177	48.010
A5 Cabriolet 2,0 TDI quattro	130/177	51.990
A5 Cabriolet 2,0 TDI clean diesel	140/190	48.010
A5 Cabriolet 2,0 TDI clean diesel quattro	140/190	51.580
A5 Cabriolet 3,0 TDI multitronic	150/204	57.630
A5 Cabriolet 3,0 TDI quattro S-tronic	180/245	65.180
TT Coupé 2,0 TFSI	169/230	41.950
TT Coupé 2,0 TFSI quattro S-tronic	169/230	47.950
TT Coupé 2,0 TFSI quattro	228/310	60.950
TT Coupé 2,0 TDI ultra	135/184	42.050
TT Roadster 2,0 TFSI	169/230	45.320
TT Roadster 2,0 TFSI quattro	228/310	64.250
TT Roadster 2,0 TDI ultra	135/184	45.320
R8 Coupé 4,2 FSI quattro	316/430	154.710
R8 Coupé 5,2 FSI quattro	386/525	209.930
R8 Coupé 5,2 FSI quattro	404/550	225.630
R8 Spyder 4,2 FSI quattro	316/430	179.910
R8 Spyder 5,2 FSI quattro	386/525	228.680

BENTLEY		
Flying Spur V8	373/507	231.880
Flying Spur	460/625	258.880
Mulsanne	377/512	388.880
Mulsanne Speed	395/537	422.880
Continental GT Coupé V8	373/507	220.880
Continental GT Coupé V8 S	388/528	240.880
Continental GT Coupé	423/575	247.880
Continental GT Speed	467/635	277.880
Continental GT3 R	426/580	367.880
Continental GT V8 Convertible	373/507	243.880
Continental GT V8 S Convertible	388/528	264.880
Continental GT Convertible	423/575	272.880
Continental GT Speed Convertible	467/635	304.880

BMW		
i3	125/170	35.700
i3 Range Extender	125/170	40.400
116i	80/109	24.900
118i	100/136	26.050
120i	130/177	29.850
125i	160/218	34.550
M135i	240/326	50.900
M135i xDrive Aut.	240/326	54.750
114d	70/95	25.550
116d ED Edition	85/116	26.500
116d	85/116	26.500
118d	110/150	29.200
118d xDrive	110/150	31.200
120d	140/190	31.100
120d xDrive	140/190	35.450
125d Aut.	165/224	37.700
218i Coupé	100/136	29.400
220i Coupé	135/184	33.950
228i Coupé	180/245	39.550
M235i Coupé	240/326	52.350
M235i xDrive Coupé Aut.	240/326	56.600
218d Coupé	110/150	31.600
220d Coupé	140/190	34.500
220d xDrive Coupé Aut.	140/190	38.950
225d Coupé Aut.	165/224	40.200
218i Cabrio	100/136	34.850
220i Cabrio	135/184	39.800
228i Cabrio	180/245	45.000
M235i Cabrio	240/326	60.800
M235i xDrive Aut. Cabrio	240/326	64.950
218d Cabrio	110/150	37.950
220d Cabrio	140/190	39.900
225d Aut. Cabrio	165/224	45.350
216i Active Tourer	75/102	26.950
218i Active Tourer	100/136	28.200
220i Active Tourer	141/192	33.200
225i Active Tourer Aut.	170/231	39.950
225i xDrive Active Tourer Aut.	170/231	43.250
214d Active Tourer	70/95	28.650
216d Active Tourer	85/116	29.900

TYPE	LEISTUNG	PREIS
M5	412/560	132.650
518d	110/150	41.950
520d	140/190	45.650
520d xDrive Aut.	140/190	49.600
525d	160/218	51.650
525d xDrive Aut.	160/218	56.900
530d Aut.	190/258	57.650
530d xDrive Aut.	190/258	60.750
535d Aut.	230/313	65.800
535d xDrive Aut.	230/313	68.700
M550d xDrive	280/381	93.000
535i Gran Turismo	225/306	71.500
535i xDrive Gran Turismo	225/306	75.750
550i Gran Turismo	330/450	95.300
550i xDrive Gran Turismo	330/450	100.950
520d Gran Turismo	135/184	56.700
530d Gran Turismo	190/258	68.150
530d xDrive Gran Turismo	190/258	72.100
535d Gran Turismo	230/313	74.350
535d xDrive Gran Turismo	230/313	78.100
520i Touring	135/184	48.600
528i Touring	180/245	54.700
528i xDrive Touring Aut.	180/245	59.750
535i Touring	225/306	63.950
535i xDrive Touring Aut.	225/306	69.500
550i Touring Aut.	330/450	92.150
518d Touring	110/150	44.500
520d Touring	140/190	48.450
520d xDrive Touring Aut.	140/190	53.100
524i Touring	160/218	53.900
525d xDrive Touring Aut.	160/218	59.800
530d Touring Aut.	190/258	60.250
530d xDrive Touring Aut.	190/258	64.350
535d Touring Aut.	230/313	68.100
535d xDrive Touring Aut.	230/313	71.550
M550d xDrive Touring	280/381	95.800
640i Gran Coupé	235/320	95.900
640i xDrive Gran Coupé	235/320	101.950
650i Gran Coupé	330/450	115.900
650i xDrive Gran Coupé	330/450	120.900
M6 Gran Coupé	412/560	164.950
640d Gran Coupé	230/313	95.900
640d xDrive Gran Coupé	230/313	101.600
640i Coupé	235/320	92.900
640i xDrive Coupé	235/320	98.900
650i Coupé	330/450	109.900
650i xDrive Coupé	330/450	117.100
M6 Coupé	412/560	155.900
640d Coupé	230/313	92.900
640d xDrive Coupé	230/313	97.950
640i Cabrio	235/320	105.900
650i Cabrio	330/450	121.300
640i xDrive Cabrio	235/320	109.900
650i xDrive Cabrio	330/450	127.900
M6 Cabrio	412/560	166.900
640d Cabrio	230/313	103.900
640d xDrive Cabrio	230/313	108.900
750i xDrive	330/450	130.000
730d	195/265	96.000
730d xDrive	195/265	100.000
750d xDrive Aut.	280/381	117.300
X1 xDrive18i	100/136	29.950
X1 xDrive20i Aut.	141/192	41.650
X1 xDrive25i	170/23	45.500
X1 xDrive18d	85/116	30.950
X1 xDrive18d	110/150	33.950
X1 xDrive18d	105/143	35.950
X1 xDrive20d	140/190	42.450
X1 xDrive25d	170/231	44.300
X3 xDrive20i Aut.	135/184	44.550
X3 xDrive20i	135/184	45.300
X3 xDrive28i Aut.	180/245	55.950
X3 xDrive35i Aut.	225/306	64.650
X3 xDrive18d	110/150	40.950
X3 xDrive20d	140/190	46.150
X3 xDrive30d Aut.	190/258	59.100
X3 xDrive35d Aut.	230/313	64.850
X4 xDrive20i Aut.	135/184	51.700
X4 xDrive28i Aut.	180/245	59.650
X4 xDrive35i Aut.	225/306	68.550
X4 M40i	265/360	78.900
X4 xDrive20d Aut.	140/190	52.800
X4 xDrive30d Aut.	190/258	63.100
X4 xDrive35d Aut.	230/313	68.300
X5 xDrive35i	225/306	72.350
X5 xDrive40e	230/313	69.900
X5 xDrive50i	330/450	96.950
X5 M	470/251	150.900
X5 xDrive25d	170/231	58.600
X5 xDrive25d	170/231	60.900
X5 xDrive30d	190/258	67.600
X5 xDrive40d	230/313	74.150
X5 M50d	280/381	98.800
X6 xDrive35i	225/306	80.000
X6 xDrive50i	330/450	101.000
X6 M	423/575	154.400
X6 xDrive30d	190/258	74.450
X6 xDrive40d	230/313	81.350
M550d	280/381	101.450
Z4 Drive 18i	115/156	38.800
Z4 Drive 20i	135/184	41.550
Z4 Drive 28i	180/245	50.600
Z4 Drive 35i	225/306	61.500
Z4 Drive 35is	250/340	71.000

CADILLAC		
ATS Limousine Elegance 2.0T RWD AT8	203/276	41.790
ATS Limousine Performance 2.0T AWD AT8	203/276	51.865
CTS Limousine Elegance 2.0T RWD AT8	203/276	51.865
CTS Limousine Elegance 2.0T AWD AT8	203/276	55.300
SRX 3,6 V6 AWD	234/318	68.100
ATS Coupé Elegance 2.0T RWD AT8	203/276	45.270
ATS Coupé Performance 2.0T AWD AT8	203/276	55.990

CATERHAM		
Seven 165 S Pack	60/82	23.790
Seven 275 R Pack	101/138	35.945
Seven 485 R Pack	176/240	50.800
CHEVROLET		
Camaro Coupé 6,2 Aut.	298/405	55.760
Camaro Coupé 6,2	298/432	53.200
Camaro Cabrio 6,2 Aut.	298/405	62.210
Camaro Cabrio 6,2	298/432	59.650

CITROËN		
C-Zero Airdream Attraction	49/67	27.588

TYPE	LEISTUNG	PREIS
C1 Airscape VTI 68 Feel	51/69	12.640
C1 Airscape PureTech 82 Shine	60/82	14.540
C3 PureTech 68 Seduction	50/68	13.340
C3 PureTech 82 Seduction	60/82	14.180
C3 BlueHD1 75 manuell Attraction	55/75	15.690
C3 BlueHD1 100 S&S manuell Exclusive	73/100	17.165
C3 Picasso VTI 95 Flash	70/95	13.990
C3 Picasso PureTech 110 manuell Exclusive	81/110	19.350
C3 Picasso BlueHD1 100 manuell Seduction	73/100	19.540
C4 Pure Tech 110 Flash	81/110	14.990
C4 PureTech 130 S&S 6-Gang Feel	96/130	20.350
C4 Blue HDi 100 S&S manuell Feel	73/100	21.290
C4 BlueHD1 120 S&S 6-Gang Feel	88/120	22.790
C4 Cactus PureTech 82 Live	60/82	13.990
C4 Cactus PureTech 82 S&S ETG Feel	60/82	16.940
C4 Cactus PureTech 110 S&S Manuell Feel	81/110	17.740
C4 Cactus BlueHD1 100 Manuell Feel	73/100	18.690
C4 Aircross e-HDI 115 4WD	84/114	29.690
C4 Picasso PureTech 130 S&S 6-Gang Attraction	96/131	21.850
C4 Picasso BlueHD1 100 S&S Manuell Attraction	73/100	23.550
C4 Picasso BlueHD1 120 S&S 6-Gang Seduction	88/120	26.600
C4 Picasso BlueHD1 150 S&S 6-Gang Intensive	110/150	30.400
Gr.C4 Picasso PureTech 130 S&S 6-Gang Attr.	96/131	23.150
Grand C4 Picasso BlueHD1 100 S&S man. Attr.	73/100	24.850
Grand C4 Picasso BlueHD1 120 S&S 6-G Sed.	88/120	27.900
Gr. C4 Picasso BlueHD1 150 S&S 6-G Intensive	110/150	31.900
C5 BlueHD1 150 6-man. Seduction	110/150	30.750
C5 BlueHD1 180 EATG Exclusive	133/180	39.050
C5 Tourer BlueHD1 150 6-Gang Man-Seduction	110/150	32.300
C5 Tourer BlueHD1 180 EAT 6 Exclusive	133/180	40.600



Raiffeisen Meine Bank

ab € 760,- pro Monat*

Wenn's um Ihre Autofinanzierung geht, ist nur eine Bank meine Bank.

* Preis: EUR 79.990,00 | Restwert: EUR 22.000,00 | Eigenmittel: EUR 19.000,00 | Dauer: 60 Monate | Sollzins: 3,200% eff. Jahreszins: 3,614% | Gebühr: EUR 466,05 | Bearbeitungsgehalt: EUR 220,00 | Gesamtkosten: EUR 87.328,05

TYPE	LEISTUNG	PREIS
CORVETTE		
Corvette C7 Stingray Coupé ZLT 6,2 MT7	343/466	101.700
Corvette C7 Stingray Cabrio ZLT 6,2 MT7	343/466	108.200
Corvette 206 Coupé 3LZ 6,2 MT7	485/659	146.700
Corvette 206 Cabrio 3LZ 6,2 MT7	485/659	153.000
DACIA		
Sandero 1.2 16V TS	55/75	7.590
Sandero Essential Tce 90 S&S	66/90	9.390
Sandero Essential dCi 75 S&S	55/75	10.490
Sandero Supreme dCi 90 S&S	66/90	11.790
Logan MCV 1.2 16V TS	55/75	8.290
Logan MCV Essential Tce 90 S&S	66/90	10.090
Logan MCV Essential dCi 75 S&S	55/75	11.190
Logan MCV Supreme dCi 90 S&S	66/90	12.490
Duster S&S 115 S&S	84/115	11.990
Duster Ambiance dCi 90 S&S	66/90	14.590
Duster Ambiance dCi 110 4WD S&S	81/110	17.290
Duster Lauréate dCi 110 S&S	92/125	15.590
Lodgy 2016 5-sitzig S&S 100 S&S	75/102	9.990
Lodgy Supreme Tce 115 S&S	85/115	13.980
Lodgy Essential dCi 90 S&S	66/90	13.580
Lodgy Supreme dCi 110 S&S	79/107	15.480
Dokker S&S 100 S&S	74/100	9.990
Dokker Supreme 2016 S&S 115 S&S	84/114	12.890
Dokker Supreme dCi 75 S&S	55/75	12.990
Dokker Supreme dCi 90 S&S	66/90	13.590

DS		
DS3 PureTech 82 Manuell Chic	60/82	15.590
DS3 PureTech 110 S&S Manuell Chic	81/110	19.490
DS3 THP 165 S&S 6-Gang-Manuell Sport Chic	121/165	23.440
DS3 BlueHD1 100 Manuell Chic	73/99	20.890
DS3 BlueHD1 120 6-Gang-Manuell Sport Chic	88/120	22.990
DS3 Cabrio PureTech 82 Manuell Chic	60/82	18.090
DS3 Cabrio Pure Tech 110 S&S Manuell Chic	81/110	21.090
DS3 Cabrio THP 165 S&S 6-Gang-Manuell Sport	121/165	25.940
DS3 Cabrio BlueHD1 100 S&S Manuell Chic	73/99	23.390
DS3 Cabrio BlueHD1 120 S&S Sport Chic	88/120	25.490
DS4 PureTech 130 S&S 6-Gang-Manuell	96/130	23.990
DS4 THP 165 S&S 6-Gang-Manuell	121/165	28.190
DS4 THP 210 S&S 6-Gang-Manuell	155/211	29.190
DS4 BlueHD1 120 S&S 6-Gang-Manuell	88/120	26.640
DS4 BlueHD1 150 S&S 6-Gang-Manuell	110/150	28.590
DS4 BlueHD1 180 S&S EATG	133/180	31.340
DS5 THP 165 S&S EATG	121/165	34.900
DS5 THP 210 S&S 6-Gang-Manuell	147/200	36.150
DS5 BlueHD1 120 6-Gang-Manuell	88/120	31.100
DS5 HDI 150 6-Gang-Manuell	110/150	35.100
DS5 BlueHD1 180 EATG	133/180	38.650
DS5 Hybrid4	120/163	43.800

FERRARI		
California T	412/560	231.710
458 Speciale	445/605	302.315

TYPE	LEISTUNG	PREIS
458 Spider	419/570	288.329
488 GTB	492/670	k.A.
FF	486/660	336.448
F12 Berlinetta	545/740	350.259
FIAT		
500 1.2 69 Pop	51/69	12.750
500 0,9 TwinAir Turbo 85 Lounge	63/85	16.650
500 0,9 TwinAir Turbo 105 Lounge	77/105	17.350
500 1,3 16V Multijet II Diesel 95 Pop Star	70/95	16.450
500 C 1,2 69 Pop	51/69	15.550
500 C 0,9 TwinAir Turbo 85 Lounge	63/85	19.450
500 C 0,9 TwinAir Turbo 105 Lounge	77/105	20.150
500 C 1,3 Multijet II Diesel 95 Pop Star	70/95	19.250
Panda 1,2 69 Pop	51/69	10.090
Panda 0,9 TwinAir Turbo 85 Easy	63/85	12.540
Panda 0,9 TwinAir Turbo CNG 80 Easy	59/80	15.040
Panda 1,3 Multijet II 95 Easy	70/95	14.240
Panda 4x4 0,9 TwinAir Turbo 85 Pop	63/85	15.190
Panda 4x4 0,9 TwinAir Turbo 90 Cross	66/90	18.940
Panda 4x4 1,3 Multijet II 95 Pop	70/95	16.990
Punto 1,2 69 Pop 5-türig	51/69	12.850
Punto 1,4 78 Easy 5-türig	57/78	13.650
Punto 0,9 TwinAir Turbo 105 Easy 5-türig	77/105	15.050
Punto 1,4 Natural Power 70 Easy 5-türig	51/70	16.350
500X 1,6 E-torq 110 PS City Look Pop	81/110	18.990
500X 1,4 MultiAir2 Turbo 140 PS City Look Pop Star	103/140	22.700
500X 1,4 MultiAir2 Turbo 170 PS Allrad Off-Road	125/170	29.900
500X 1,3 Multijet II 95 PS City Look Pop	70/95	20.190
500X 1,6 Multijet II 120 PS City Look Pop Star	88/120	23.500
500X 2,0 Multijet II 140 PS Allrad Off-Road Look Cross	103/140	27.050
500L 1,4 95 Pop	70/95	17.200

TYPE	LEISTUNG	PREIS
500L 1,4 T-Jet 120 Lounge	88/120	23.200
500L 0,9 TwinAir Turbo 80 CNG Pop Star	59/80	21.900
500L 1,3 Multijet II 95 Start&Stop Pop Star	70/95	20.800
500L 1,6 Multijet II 120 Start&Stop Pop Star	88/120	22.400
500L Living 1,4 T-Jet 120 Lounge	88/120	23.700
500L Living 0,9 TwinAir Turbo 80 CNG Pop Star	59/80	22.950
500L Living 1,3 Multijet II 95 Start&Stop Pop Star	70/95	21.800
500L Living 1,6 Multijet II 120 Start&Stop Pop Star	88/120	23.300
Freemont 3,6 V6 AWD Automatic Lounge	206/280	42.250
Freemont 2,0 Multijet II 140 Urban	103/140	35.000
Freemont 2,0 Multijet II 170 Urban	125/170	35.500
Freemont 2,0 Multijet II 170 AWD Aut. Urban	125/170	39.550
FORD		
Ka 1.2 Trend	51/69	9.040
Fiesta Trend 1.25	44/60	11.590
Fiesta Trend 1.0 Start/Stop	48/65	12.590
Fiesta Trend 1.0 Start/Stop	59/80	13.140
Fiesta Titanium 1.0 EcoBoost Start/Stop	74/100	14.140
Fiesta Titanium 1.0 EcoBoost Start/Stop	92/125	15.090
Fiesta Red Edition 1.0 EcoBoost Start/Stop	103/140	20.700
Fiesta ST 1.6 EcoBoost	134/182	15.640
Fiesta Trend 1.5 TDCI	55/75	14.690
Focus Ambiente 1,6Ti-VCT	63/86	17.650
Focus Trend 1.0 EcoBoost	74/100	20.350
Focus Trend 1.0 EcoBoost	92/125	21.250
Focus Titanium 1.5 EcoBoost	110/150	25.150
Focus Titanium 1.5 EcoBoost	134/182	26.650
Focus ST 2.0 EcoBoost	148/250	34.250
Focus Trend 1.5 TDCI	70/95	21.750
Focus Trend EcoNetic 1,5 TDCI	77/105	22.450
Focus Trend 1.5 TDCI	88/120	22.750
Focus Titanium 2.0 TDCI	110/150	26.650
Focus ST 2.0 TDCI	136/185	32.000
Focus Traveller Trend 1,6Ti-VCT Ambiente	63/86	18.900
Focus Traveller Trend 1,0 EcoBoost Trend	74/100	21.250
Focus Traveller Trend 1,0 EcoBoost Trend	92/125	22.500
Focus Traveller 1,6Ti-VCT Trend	92/125	23

TYPE	LEISTUNG	PREIS
Q70 2,2d	125/170	47.420
QX50 3,7 GT Aut.	235/319	61.943
QX50 3,0d Aut.	175/238	55.039
QX70 GT 3,7	235/319	62.575
QX70 S Premium 5,0	287/390	87.611
QX70 GT 3,0d	235/328	59.374
Q60 Coupé GT	235/320	51.679
Q60 Cabrio GT	235/320	66.987

JAGUAR		
XF 2,0 Turbo	177/240	53.550
XF 3,0 V6	250/340	64.400
XF 3,0 V6 AWD	250/340	69.100
XFR 5,0 V8	375/510	120.800
XFR-S 5,0 V8	405/550	140.150
XF 2,2 Diesel	147/200	49.300
XF 3,0 Diesel	177/240	55.750
XF 3,0 Diesel S	202/275	60.300
XF Sportbrake 2,2 Diesel	147/200	51.850
XF Sportbrake 3,0 Diesel	177/241	59.200
XF Sportbrake 3,0 Diesel S	202/275	63.800
XF Sportbrake XFR-S 5,0 V8 Kompressor	405/550	144.100
XJ 3,0 AWD	250/340	114.550
XJR 5,0	405/550	173.900
XJ 3,0 Diesel	202/275	90.050
F-Type Coupé	250/340	79.450
F-Type S Coupé	280/380	94.350
F-Type S AWD Coupé	280/380	102.650
F-Type R Coupé	405/550	135.550
F-Type R AWD Coupé	405/550	145.450
F-Type Cabriolet	250/340	87.800
F-Type S Cabriolet	280/380	102.700
F-Type S AWD Cabriolet	280/380	111.000
F-Type R Cabriolet	405/550	144.450
F-Type R AWD Cabriolet	406/550	152.350
F-Type Project 7	423/575	198.100

JEEP		
Renegade 1,6 EtorQ Sport	81/110	19.950
Renegade 1,6 MultiAir Longitude	105/140	23.940
Renegade 1,6 MultiJet Sport	88/120	22.450
Renegade 2,0 MultiJet 120 Limited	88/120	28.340
Renegade 2,0 MultiJet 140 Longitude	105/140	27.740
Renegade 2,0 MultiJet 170 Trailhawk	125/170	34.540
Compass 2,4 Limited 4WD Aut.	125/170	38.190
Compass 2,2 CRD Sport 2WD	100/136	30.290
Compass 2,2 CRD Limited 4WD	100/136	36.890
Compass 2,2 CRD North 4WD	120/165	35.950
Cherokee 2,0 MultiJet 2WD Longitude	103/140	36.940
Cherokee 2,0 MultiJet Longitude	103/140	39.840
Cherokee 2,0 MultiJet AWD Longitude Aut.	125/170	44.840
Cherokee 3,6 V6 AWD Trailhawk Aut.	200/272	55.040
Grand Cherokee 3,6 V6 FlexFuel Summit	210/285	80.290
Grand Cherokee 5,7 V8 HEMI Summit	259/355	94.590
Grand Cherokee 6,4 V8 HEMI SRT	344/468	103.050
Grand Cherokee 3,0 V6 CRD Laredo	140/190	58.790
Grand Cherokee 3,0 V6 CRD Limited	184/250	66.790
Wrangler 3,6 V6 Sahara Aut.	209/284	48.440
Wrangler Sport 2,8 CRD	147/200	39.440
Wrangler Unlimited 3,6 V6 Sahara Aut.	209/284	53.440
Wrangler Unlimited Sport 2,8 CRD Aut.	147/200	47.640

KIA		
Picanto 1,0 MPI Titan	51/69	10.790
Picanto 1,2 MPI Silber	63/85	12.490
Rio 1,2 MPI Titan	51/70	13.190
Rio 1,2 MPI Titan	62/84	13.690
Rio 1,4 CRDI Titan	55/75	14.990
Rio 1,4 CRDI Silber	66/90	17.390
cee'd 1,4 MPI Titan	74/100	16.890
cee'd 1,6 T-GDI GT-Challenge	150/204	24.690
cee'd 1,4 CRDI Titan	66/90	18.390
cee'd/pro cee'd 1,6 CRDI Silber	81/110	21.690
cee'd/pro cee'd 1,6 CRDI ISG Platin	100/136	27.090
cee'd SW 1,4 MPI Titan	74/100	18.090
cee'd SW 1,4 CRDI Titan	66/90	19.590
cee'd SW 1,6 CRDI Titan	81/110	20.290
cee'd SW 1,6 CRDI ISG Platin	100/136	27.090
Optima 1,7 CRDI ISG Gold	100/136	32.890
Optima 1,7 CRDI ISG Platin	110/150	34.890
Sportage Titan 1,6 GDI 2WD	99/135	22.690
Sportage Titan 1,7 CRDI 2WD	85/116	24.790
Sportage Titan 2,0 CRDI AWD	100/136	28.590
Sportage Platin 2,0 CRDI AWD	135/184	36.890
Sorento 2,2 CRDI 4WD Silber	147/200	40.990
Sorento 2,2 CRDI 4WD Platin Aut.	147/200	53.490
Soul 1,6 GDI Titan	97/132	17.890
Soul 1,6 CRDI Titan 105	77/105	19.140
Soul 1,6 CRDI Titan 126	94/128	19.640
Soul EV AC	81/111	31.990
Venga 1,4 MPI Titan	66/90	16.590
Venga 1,6 MPI Silber Aut.	92/125	21.290
Venga 1,4 CRDI Titan	66/90	18.090
Venga 1,6 CRDI ISG Silber	85/115	20.090
Carens 1,6 GDI Titan	99/135	22.640
Carens 1,7 CRDI Titan	85/116	23.940
Carens 1,7 CRDI ISG Gold	100/136	28.540

KTM		
X-Bow GT	210/285	112.259
X-Bow R	220/300	102.389

LADA		
Lada 2192 Kalina 1,416V	64/87	8.990
Lada 2172 Priora 1,6 16V FileCheck	72/98	10.790
Lada Taiga 4x4 1,7	61/83	12.990

LAMBORGHINI		
Huracán LP610-4	448/610	259.900
Aventador LP700-4	515/700	417.700
Aventador LP720-4	530/720	521.080
Aventador LP700-4 Roadster	515/700	463.700

LANCIA		
Ypsilon Elefantino 1,8 V	51/69	13.100
Ypsilon Platinum 0,9 8V TwinAir	63/85	16.750
Voyager 3,6 V6 Platinum	208/283	50.850
Voyager 2,8 CRD Silver	130/177	43.750

LAND ROVER		
Discovery Sport 2,2 Si4 4WD S Aut.	177/240	45.450
Discovery Sport 2,0 eD4 S	110/150	33.350
Discovery Sport 2,2 TD 4WD S	110/150	37.750
Discovery Sport 2,2 SD4 4WD S	140/190	40.850
Discovery 3,0 TDV6 S Experience Aut.	155/211	53.300
Discovery 3,0 SDV6 SE Aut.	189/255	66.800
Defender 90" Station Wagon 2,2 TD4 S	90/122	39.450

TYPE	LEISTUNG	PREIS
Defender 110" Station Wagon 2,2 TD4 E	90/122	43.850
Range Rover Evoque 2,0 Si4 Pure Aut.	177/240	48.600
Range Rover Evoque 2,0 eD4 Pure	110/150	35.600
Range Rover Evoque 2,0 TD4 Pure	110/150	38.100
Range Rover Sport 5,0 S/C HSE Dynamic	375/510	116.100
Range Rover Sport 5,0 S/C SVR	405/550	161.600
Range Rover Sport 3,0 TDV6 S	190/258	71.700
Range Rover Sport 3,0 SDV6 SE	215/292	85.200
Range Rover Sport 3,0 SDV6 Hybrid HSE	250/340	99.200
Range Rover Sport 4,4 SDV8 HSE	250/339	103.500
Range Rover 5,0 S/C V8 Vogue	375/510	152.300
Range Rover 3,0 TDV6 HSE	190/258	108.400
Range Rover 3,0 SDV6 Hybrid	250/340	142.600
Range Rover 4,4 SDV8 Vogue	250/340	137.400
Range Rover 3,0 SDV6 Hybrid	250/340	148.600

LEXUS		
CT 200h Eco	73/99	28.740
IS 250	153/208	39.080
IS 300h	133/181	36.610
GS 300h Business Aut.	164/223	48.380
GS 450h Business Aut.	254/345	60.190
LS 460 Aut.	285/388	119.390
LS 460 AWD Aut.	272/370	124.580
LS 600h Aut.	327/445	134.270
NX 200t	175/238	66.600
NX 300h	145/197	39.900
RX 350 4WD	204/277	73.540
RX 450h 4WD Hybrid	183/249	68.580
RC F	351/477	98.900

LOTUS		
Elise	100/136	47.990
Elise S	162/220	58.760
Exige S	258/350	90.390
Exige S Roadster	258/350	91.820
Evora S	258/350	104.800

MASERATI		
Ghibli	243/330	87.115
Ghibli S	301/410	104.801
Ghibli S Q4	301/410	109.777
Ghibli Diesel	202/275	75.892
Quattroporte S	301/410	135.350
Quattroporte S Q4	301/410	141.540
Quattroporte GT S	390/530	192.360
Quattroporte Diesel	202/275	109.895
Gran Turismo	298/405	148.260
Gran Turismo Sport Automatik	338/460	162.760
Gran Cabrio	331/450	174.568
Gran Cabrio Sport	338/460	183.688

MAZDA		
Mazda 2 GTS	55/75	12.490
Mazda 2 GSD Challenge	66/90	16.190
Mazda 2 GTS Revolution Top	85/115	22.190
Mazda 2 CD105 Challenge (ab Juni)	77/105	17.590
Mazda 3 G100 Emotion	74/100	16.990
Mazda 3 G120 Challenge	88/120	21.390
Mazda 3 G165 Revolution	121/165	25.890
Mazda 3 CD150 Challenge	110/150	24.590
Mazda 6 2,0 Emotion	107/145	26.990
Mazda 6 2,0 Revolution	121/164	35.290
Mazda 6 2,5 Revolution Aut.	141/192	39.390
Mazda 6 CD150 Challenge	110/150	31.990
Mazda 6 CD175 Revolution	129/175	37.890
Mazda 6 Sport Kombi 2,0 Challenge	107/146	30.490
Mazda 6 Sport Kombi 2,0i Attraction AT	121/165	34.890
Mazda 6 Sport Kombi 2,5i Revolution AT	141/192	40.390
Mazda 6 Sport Kombi CD150 Challenge	110/150	32.290
Mazda 6 Sport Kombi CD150 AWD Attraction	110/150	37.190
Mazda 6 Sport Kombi CD175 Revolution	129/175	38.290
Mazda 6 Sport Kombi CD175 Revolution AT	129/175	41.790
Mazda 6 Sport Kombi CD175 AWD Rev. AT	129/175	43.390
CX-3 G120 Emotion	88/120	17.990
CX-3 G150 Revolution AWD	110/150	26.190
CX-3 CD105 Challenge	77/105	22.590
CX-3 CD105 Revolution AWD	129/175	27.390
CX-3 2,0i Emotion	121/164	24.990
CX-3 2,0i AWD Challenge	118/160	31.490
CX-3 CD150 Challenge	110/150	30.990
CX-3 CD150 AWD Challenge	110/150	33.490
CX-3 CD175 AWD Revolution	129/175	38.190
Mazda 51,8i CE	85/116	22.990
Mazda 52,0i TX Plus Navi Aut.	106/144	31.790
Mazda 52,0i G1A Navi	110/150	32.690
Mazda 5 CD116 CE	85/116	24.990
Mazda MX-5 1,8i Takumi Navi	93/126	29.290

MCLAREN		
650S	478/650	296.921
650S Spider	478/650	328.041
675LT	496/675	k.A.
P1	674/916	1,263.000

MERCEDES		
A 180	90/122	26.150
A 200	115/156	29.730
A 220 4MATIC Aut.	135/184	35.890
A 250 Aut.	155/211	36.990
A 250 4MATIC Aut.	155/211	41.310
A 45 AMG 4MATIC Aut.	265/350	57.180
A 160 CDI	66/90	25.290
A 180 CDI	80/109	26.890
A 200 CDI	100/136	29.260
A 200 CDI BlueEfficiency 4MATIC Aut.	100/136	34.890
A 220 CDI Aut.	125/170	33.500
A 220 CDI 4MATIC Aut.	125/170	37.080
CLA 180	90/122	31.650
CLA 200	115/156	34.840
CLA 250 Aut.	155/211	41.610
CLA 250 4Matic Aut.	155/211	46.860
CLA 45 AMG 4Matic Aut.	265/350	64.810
CLA 180 CDI	80/109	32.100
CLA 200 CDI	100/136	34.880
CLA 200 CDI 4Matic Aut.	100/136	40.430
CLA 220 CDI Aut.	125/170	40.080
CLA 220 CDI 4Matic Aut.	125/170	43.440
C 180	115/156	35.660
C 200	135/184	39.280
C 250 Aut.	155/211	44.120
C 400 4Matic Aut.	245/333	60.210
C 63 AMG Aut.	350/476	89.170
C 63S AMG Aut.	375/510	98.920
C 350 4Matic Aut.	205/279	52.040
C 180 BlueTEC	85/116	34.450
C 200 BlueTEC	100/136	37.690

TYPE	LEISTUNG	PREIS
C 220 BlueTEC	125/170	40.460
C 220 BlueTEC BlueEfficiency Edition Aut.	120/163	43.430
C 250 BlueTEC Aut.	150/204	45.840
C 250 BlueTEC 4Matic Aut.	150/204	49.900
C 300 BlueTEC Hybrid	169/231	47.440
C180 T	115/156	37.830
C 200 T	135/184	41.190
C 250 T	155/211	46.060
C 350e T	205/279	53.590
C 400 4Matic T	245/333	62.330
C 63 AMG T	350/476	91.480
C 63S AMG T	375/510	101.280
C 180 BlueTEC T	85/116	36.580
C 200 BlueTEC T	100/136	39.860
C 220 BlueTEC T	125/170	42.340
C 250 BlueTEC T	150/204	47.760
C 250 BlueTEC 4Matic T	150/204	51.480
C 300 BlueTEC Hybrid T	150/204	49.130
E 250 Aut.	155/211	52.500
E 400 Aut.	245/333	65.200
E 400 4MATIC Aut.	245/333	69.990
E 500 Aut.	300/408	89.120
E 500 4MATIC Aut.	300/408	93.990
E 63 AMG Aut.	410/557	129.990
E 63 AMG 4MATIC Aut.	410/557	136.990
E 63 AMG S 4MATIC Aut.	430/584	151.900
E 200 Natural Gas Drive - NGD	115/156	51.500
E 200 BlueTEC	100/136	44.500
E 220 BlueTEC	125/170	47.700
E 220 BlueTEC BlueEfficiency Edition	125/170	47.400
E 220 BlueTEC 4MATIC	125/170	54.680
E 250 BlueTEC	150/204	50.990
E 250 BlueTEC 4MATIC Aut.	150/204	57.990
E 300 BlueTEC Aut.	170/231	57.990
E 300 BlueTEC Hybrid Aut.	150/204	54.990
E 350 BlueTEC Aut.	190/258	60.990
E 350 BlueTEC 4MATIC Aut.	190/258	65.600
E 200 T	135/184	50.300
E 250 T	155/211	55.700
E 400 T	245/333	68.500
E 400 4Matic T	245/333	72.900
E 500 T	300/408	91.800
E 500 4Matic T	300/408	97.900
E 63 AMG 4Matic T	410/557	140.550
E 63S AMG 4Matic T	430/585	155.950
E 200 BlueTEC T	100/136	47.990
E 220 BlueTEC T	125/170	50.500
E 220 BlueTEC BlueEfficiency T	125/170	52.990
E 220 BlueTEC 4Matic T	125/170	57.900
E 250 BlueTEC T	150/204	54.800
E 250 BlueTEC 4Matic T	150/204	61.990
E 300 BlueTEC T	170/231	61.200
E 300 BlueTEC Hybrid T	170/231	58.100
E 350 BlueTEC T	190/251	64.300
E 350 BlueTEC 4Matic T	190/251	69.970
CL 400 Aut.	245/333	72.900
CL 450 4MATIC Aut.	245/333	77.500
CL 500 Aut.	300/408	98.990
CL 500 4MATIC Aut.	300/408	105.180
CL 63 AMG Aut.	410/557	146.310
CL 63 AMG 4MATIC Aut.	410/557	153.450
CL 63 AMG S 4MATIC Aut.	430/585	167.180
CL 220 BlueTEC Aut.	125/170	58.830
CL 250 BlueTEC Aut.	150/204	61.300
CL 250 BlueTEC 4MATIC Aut.	150/204	66.240
CL 350 BlueTEC Aut.	190/258	68.250
CL 350 BlueTEC 4MATIC Aut.	185/152	73.990
CL 400 Shooting Brake	245/333	75.670
CL 400 Shooting Brake 4Matic	245/333	80.600
CL 500 Shooting Brake	300/408	101.900
CL 500 Shooting Brake 4Matic	300/408	107.600
CL 63 AMG Shooting Brake 4Matic	410/557	156.700
CL 63S AMG Shooting Brake 4Matic	410/557	170.850
CL 220 Shooting Brake BlueTEC	125/170	61.150
CL 250 Shooting Brake BlueTEC	150/204	63.800
CL 250 Shooting Brake BlueTEC 4Matic	150/204	68.870
CL 350 Shooting Brake BlueTEC	195/265	71.400
CL 350 Shooting Brake BlueTEC 4MATIC	195/265	76.700
S 500 4MATIC Aut.	335/455	214.000
S 600 lang Aut.	390/530	253.500
S 63 AMG Aut.	430/585	192.770
S 65 AMG lang Aut.	463/650	305.780
Maybach S 500 Aut.	335/455	163.630
Maybach S 600 Aut.	390/530	245.350
S 400 HYBRID Aut.	225/306	97.990
S 500 PLUG-IN HYBRID lang Aut.	325/442	123.340
S 500 BlueTEC Aut.	190/258	91.800
S 350 BlueTEC 4Matic Aut.	190/258	97.610
S 300 BlueTEC Hybrid Aut.	150/204	86.750
GLA 180	99/122	28.990
GLA 200	115/156	32.390
GLA 250 Aut.	155/211	38.340
GLA 250 4MATIC Aut.	155/211	42.640

SERVICE // AUTOREVUE NEUPREISLISTE

TYPE	LEISTUNG	PREIS
MINI COOPER D	85/116	21.690
MINI COOPER D Stürig	85/116	22.640
MINI COOPER SD	125/170	26.350
MINI COOPER SD Stürig	125/170	27.590
MINI Clubman One	75/102	22.990
MINI Clubman Cooper	100/136	24.990
MINI Clubman Cooper S	141/192	28.800
MINI One Cabrio	72/98	22.100
MINI Cooper Cabrio	90/122	24.920
MINI Cooper S Cabrio	135/184	29.980
MINI John Cooper Works Cabrio	155/211	37.140
MINI Cooper D Cabrio	82/112	25.590
MINI Cooper SD Cabrio	105/143	30.250
MINI Countryman ONE 1.6	72/98	21.290
MINI Countryman COOPER 1.6	90/122	24.140
MINI Countryman COOPER ALL4	90/122	26.420
MINI Countryman COOPER S 1.6	140/190	28.820
MINI Countryman COOPER S 1.6 ALL4	135/184	30.980
MINI Countryman JCW	160/218	38.990
MINI Countryman ONE D	66/90	22.590
MINI Countryman COOPER D	82/112	24.930
MINI Countryman COOPER D ALL4	82/112	27.120
MINI Countryman COOPER SD	105/143	28.990
MINI Countryman COOPER SD ALL4	105/143	30.780
MINI Paceman COOPER S	140/190	28.820
MINI Paceman COOPER ALL4	90/122	26.420
MINI Paceman COOPER S ALL4	140/190	30.980
MINI Paceman JOHN COOPER WORKS ALL4	160/218	38.990
MINI Paceman COOPER D	82/112	24.930
MINI Paceman COOPER SD	105/143	28.990
MINI Paceman COOPER SD ALL4	105/143	30.780

MITSUBISHI		
iMIEV Elektro	49/67	19.990
Space Star 1,0 MIVEC AS&G Inform	52/71	10.320
Space Star 1,2 MIVEC AS&G Invite	59/80	11.350
Attrage 1,2 MIVEC Intense	59/80	12.990
Lancer 1,6 Comfort Line Sports Sedan	86/117	15.990
Lancer 1,6 Comfort Line Sportback	86/117	15.990
Lancer 1,6 Invite CVT Sportback	103/140	25.430
ASX 1,6 Inform	85/116	18.990
ASX 1,8 DI-D LP 4WD Invite	85/116	21.990
ASX 1,8 DI-D LP 4WD Invite	85/116	24.990
ASX 2,2 DI-D 4WD Invite	110/150	27.990
Outlander 2,0 MIVEC AS&G Invite	110/150	22.990
Outlander 2,2 DI-D AS&G Intense	110/150	31.490
Outlander PHEV	149/203	31.490
Pajero Austria Edition 3,2 DI-D TD	147/200	33.500
Pajero Wagon Inform 3,2 DI-D TD	147/200	41.980

MORGAN		
Morgan 4/4 2stlzer	82/110	55.000
Morgan Plus 4 2stlzer	115/156	62.000
Morgan Roadster 3,7 V6	209/280	86.400
Morgan Plus 8	270/367	159.200
Morgan 3 Wheeler Sport	60/82	52.900

NISSAN		
Micra 1,2 Visia	59/80	10.590
Micra 1,2 DIG-S Acenta	72/98	15.000
Leaf (mit Batterie) Visia	80/109	29.290
Leaf (ohne Batterie) Visia	80/109	23.290
Pulsar 1,2 DIG-T Visia	85/115	17.990
Pulsar 1,5 dCi Visia	87/110	20.450
Juke 1,6 Visia	69/94	15.990
Juke 1,2 DIG-T Acenta	85/115	19.710
Juke 1,6 Acenta Aut.	86/117	21.964
Juke 1,6 DIG-T Acenta	140/190	23.696
Juke 1,6 DIG-T Acenta ALL-MODE 4x4	140/190	28.059
Juke 1,6 DIG-T Nismo	160/218	30.198
Juke 1,6 DIG-T Nismo ALL-MODE 4x4	157/214	34.116
Juke 1,5 dCi Visia Plus	81/110	18.901
Qashqai 1,2 DIG-T Visia	85/116	20.990
Qashqai 1,6 DIG-T Acenta	120/163	26.549
Qashqai 1,5 dCi Visia	81/110	22.879
Qashqai 1,6 dCi Acenta ALL-MODE 4x4i	96/131	27.459
X-TRAIL 1,6 dCi Visia	96/130	27.990
X-TRAIL 1,6 dCi Acenta ALL-MODE 4x4i	96/130	34.099
Murano 3,5 V6 XCVT	188/256	57.664
Murano 2,5 dCi DPf Aut.	140/190	53.766
Pathfinder 2,5 dCi XE DPf	140/190	46.946
Pathfinder 3,0 dCi LE 7Gang-Aut.	170/231	68.024
Note 1,2 Pop & Polar	59/80	13.390
Note 1,2 DIG-S Look & Feel	72/98	16.454
Note 1,5 dCi Visia	66/90	16.850
370Z	241/328	48.250
370Z Nismo	257/344	65.341
370Z Roadster	241/328	55.632
GT-R Premium Edition	404/550	120.540
GT-R Nismo	441/600	188.839

OPEL		
KARL 1,0 Ecotec	55/75	8.990
Adam 1,2	51/70	11.990
Adam 1,4 Jam	64/87	14.570
Adam 1,4 Jam 74 kW	74/100	15.170
Adam 1,0 Turbo ecoFlex Jam	66/90	15.910
Adam 1,4 Turbo Ecotec Jam	85/115	16.620
Adam 1,4 Turbo Ecotec S	110/150	18.390
Corsa 1,2 Ecotec Cool & Sound	57/70	10.990
Corsa 1,4 Ecotec Cool & Sound	66/90	13.990
Corsa 1,4 Turbo Ecotec Edition	74/100	14.990
Corsa 1,0 Turbo DI Ecotec Cool & Sound	66/90	14.790
Corsa 1,0 Turbo DI Ecotec 85 kW Edition	66/90	15.390
Corsa 1,3 CDTi Ecotec Cool & Sound	85/115	15.790
Corsa 1,3 CDTi ecoFlex Edition	55/75	15.090
Astra GTC 1,4 Turbo Ecotec Sport	70/95	17.590
Astra GTC 1,4 Turbo Ecotec Sport	88/120	22.990
Astra GTC 1,6 Turbo Ecotec DI Sport	103/140	23.590
Astra GTC 1,6 Turbo Ecotec DI Sport	125/170	27.690
Astra OPC 2,0 Turbo Ecotec	147/200	33.990
Astra GTC 1,6 ecoFLEX CDTi Edition	206/280	33.990
Astra GTC 1,6 ecoFLEX CDTi Edition	81/110	23.790
Astra 1,4 Ecotec Cool&Sound	100/136	24.490
Astra 1,4 Ecotec Cool&Sound	74/100	16.890
Astra 1,0 Turbo ecoFLEX Cool&Sound	77/105	18.090
Astra 1,4 Turbo Ecotec Edition	92/125	20.490
Astra 1,4 Turbo Ecotec Edition	110/150	21.490
Astra 1,6 CDTi Ecotec Cool&Sound	70/95	17.790
Astra 1,6 CDTi Ecotec Cool&Sound	81/110	19.890
Astra 1,6 CDTi Ecotec Edition	100/136	22.290
Astra Limousine 1,4 Turbo Ecotec Edition	103/140	21.590
Astra Limousine 1,6 Ecotec Edition	85/115	19.190
Astra Limousine 1,6 CDTi ecoFlex Edition	81/110	21.390
Astra Limousine 1,6 CDTi Edition	100/136	21.990

TYPE	LEISTUNG	PREIS
Astra ST 1,4 Ecotec Cool&Sound	74/100	17.990
Astra ST 1,4 Turbo Ecotec Edition	88/120	20.890
Astra ST 1,4 Turbo Ecotec Edition	103/140	21.590
Astra ST 1,6 Turbo Ecotec DI Edition	125/170	23.590
Astra ST 1,6 CDTi EcoFlex Cool & Sound	81/110	20.190
Astra ST 1,6 CDTi Ecotec Edition	100/136	22.490
Ampere	111/151	38.400
Insignia 1,4 Turbo Ecotec	103/140	24.290
Insignia 1,6 Turbo Ecotec Edition	125/170	27.190
Insignia 2,0 Turbo Ecotec Edition	184/250	36.990
Insignia 2,8 V6 Turbo Ecotec OPC Allrad	239/325	50.190
Insignia 2,0 CDTi ecoFlex	88/120	25.590
Insignia 2,0 CDTi Ecotec Aut.	96/130	27.690
Insignia 2,0 CDTi ecoFlex	103/140	25.990
Insignia 2,0 CDTi ecoFlex Edition Aut.	120/163	31.290
Insignia 2,0 CDTi Ecotec Edition	125/170	28.890
Insignia 2,0 Biturbo CDTi Ecotec Edition	143/195	31.490
Insignia ST 1,4 Turbo Ecotec	103/140	25.290
Insignia ST 1,6 Turbo Ecotec Edition	125/170	28.490
Insignia ST 2,0 Turbo Ecotec Edition	184/250	38.090
Insignia ST OPC	239/325	48.290
Insignia ST 2,0 CDTi ecoFlex Insignia	88/120	26.790
Insignia ST 2,0 CDTi Ecotec Insignia Aut.	96/131	29.190
Insignia ST 2,0 CDTi ecoFlex Insignia	103/140	27.090
Insignia ST 2,0 CDTi Ecotec Edition AT	120/163	33.090
Insignia ST 2,0 CDTi ecoFlex Edition AT AWD	120/163	35.590
Insignia ST 2,0 CDTi Ecotec Edition	125/170	31.390
Insignia ST 2,0 CDTi ecoFlex Edition AWD	125/170	34.190
Insignia ST 2,0 Biturbo CDTi Ecotec Edition	143/195	32.690
Insignia ST 2,0 Biturbo CDTi Ec. Ed. Aut.	143/195	35.190
Insignia ST 2,0 Biturbo CDTi Ec. Ed. AT AWD	143/195	37.790
Insignia Country T. 2,0 Turbo Ecotec	184/250	43.090



Raiffeisen
Meine Bank

**ab € 192,-
pro Monat***

Wenn's um Ihre Autofinanzierung geht,
ist nur eine Bank meine Bank.

* Preis: EUR 25.000,00 | Restwert: EUR 8.000,00 | Eigenmittel: EUR 7.500,00 | Dauer: 60 Monate | Sollzins: 3,200%
eff. Jahreszins: 3,892% | Gebühr: EUR 146,45 | Bearbeitungsentgelt: EUR 220,00 | Gesamtkosten: EUR 27.408,65

TYPE	LEISTUNG	PREIS
Insignia Country T. 2,0 CDTi Ecotec AT	120/163	40.490
Insignia Country Tourer 2,0 CDTi Ecotec	125/170	39.090
Insignia Country Tourer 2,0 Biturbo CDTi AT	143/195	42.790
Mokka 1,6 Ecotec Cool&Sound	85/115	19.390
Mokka 1,4 Turbo ecoFlex Edition	103/140	21.990
Mokka 1,4 Turbo ecoFlex Edition 4x4	103/140	23.990
Mokka 1,6 CDTi ecoFlex Edition Aut. 4x4	100/136	25.490
Mokka 1,6 CDTi ecoFlex Edition Aut. 4x4	100/136	25.490
Antara 2,4 Ecotec Style	123/167	26.590
Antara 2,4 Ecotec Style 4x4	123/167	29.190
Antara 2,2 CDTi Ecotec DPf Style	120/163	28.290
Antara 2,2 CDTi Ecotec DPf Style 4x4	120/163	30.890
Antara 2,2 CDTi Ecotec DPf Start/Stop 4x4	135/184	31.390
Meriva 1,4 ecoFlex Cool & Sound	74/100	17.190
Meriva 1,4 Turbo ecoFlex Edition	120/163	19.590
Meriva 1,4 Turbo Ecotec Edition	103/140	21.290
Meriva 1,6 CDTi Ecotec Cool & Sound	70/95	18.590
Meriva 1,6 CDTi Ecotec Edition	81/110	21.290
Meriva 1,6 CDTi Ecotec Edition	100/136	22.690
Zafira Tourer 1,4 Turbo ecoFlex Cool&Sound	88/120	24.090
Zafira Tourer 1,4 Turbo ecoFlex Edition	103/140	26.090
Zafira Tourer 1,6 Turbo Ecotec Edition 170	125/170	30.490
Zafira Tourer 1,6 Turbo Ecotec Edition 200	147/200	29.390
Zafira Tourer 1,6 CDTi ecoFlex Cool&Sound 120	88/120	25.590
Zafira Tourer 2,0 CDTi Ecotec Edition	96/130	29.590
Zafira Tourer 1,6 CDTi ecoFlex Cool&Sound 136	100/136	26.990
Zafira Tourer 2,0 CDTi Ecotec Edition Aut.	125/170	31.790
Zafira Tourer 1,6 CNG Turbo ecot. Cool&Sound	110/150	27.890
Cascada 1,4 Turbo Ecotec	88/120	27.790
Cascada 1,4 Turbo ecoFLEX	103/140	29.290
Cascada 1,6 Turbo Ecotec	125/170	32.290
Cascada 1,6 Turbo Ecotec	147/200	32.490
Cascada 2,0 CDTi Ecotec	125/170	32.690
GTC OPC 2,0 Turbo Ecotec	206/280	33.990

PEUGEOT		
iön Active	49/67	29.640
108 e-VTi 68 S&S Active	51/69	11.490
108 e-VTi 68 S&S Active	60/82	11.870
208 1,0 PureTech 68 Access	50/68	11.700
208 1,2 PureTech 82 Active	60/82	12.520
208 1,6 VTI 120 Allure	88/120	19.090
208 1,6 THP 200 GTi	147/200	24.300
208 1,4 HDI 68 FAP Active	50/68	15.750
208 1,6 BlueHDI 100 S&S Active	73/99	17.050
208 1,6 BlueHDI 120 S&S Allure	88/120	20.280
308 1,2 PureTech 82 Access	60/82	17.250
308 1,2 PureTech 110 Active	81/110	21.000
308 1,2 PureTech 130 Active	96/131	22.450
308 1,6 THP 155 Allure	115/156	25.800
308 1,6 e-THP 155 GT	151/205	32.300
308 1,6 BlueHDI 100 Access	73/99	20.400
308 1,6 BlueHDI 120 Active	88/120	26.300
308 2,0 BlueHDI 150 Allure	110/150	28.700
308 2,0 BlueHDI 180 GTi	133/181	34.900
308 SW 1,2 PureTech 110 S&S Access	81/110	20.250
308 SW 1,2 PureTech 130 S&S Active	96/131	23.500

TYPE	LEISTUNG	PREIS
308 SW 1,6 THP 155 Allure	115/156	27.000
308 SW 1,6 e-THP 205 S&S GT	151/205	33.500
308 SW 1,6 BlueHDI 100 Access	73/99	21.500
308 SW 1,6 BlueHDI 120 S&S Active	88/120	25.300
308 SW 2,0 BlueHDI 150 Allure	110/150	29.900
308 SW 2,0 BlueHDI 180 S&S GT AT	133/181	31.400
308 1,6 THP 155 Access	121/165	28.150
308 1,6 e-HDI 115 Active	84/114	29.700
308 1,6 BlueHDI 120 Access	88/120	27.500
308 2,0 HDI 140 Active	103/140	30.600
308 2,0 BlueHDI 150 Active	110/150	31.800
308 2,0 HDI 160 Active Tiptronic	120/163	33.900
308 2,0 BlueHDI 160 Allure	133/181	38.150
308 2,2 HDI 200 GT Tiptronic	150/204	42.400
308 2,0 HDI 160 ASG6 FAP Hybrid4	120/163	39.950
308 SW 1,6 THP 165 S&S Access	121/165	29.550
308 SW 1,6 THP 165 S&S Allure	115/156	37.600
308 SW 1,6 e-HDI Access	84/114	28.700
308 SW 1,6 BlueHDI 120 S&S Access	88/120	28.900
308 SW 2,0 HDI Professional Line	103/140	34.300
308 SW 2,0 BlueHDI 150 S&S Active	110/150	33.300
308 SW 2,0 HDI Tiptronic Active	120/163	35.400
308 SW 2,0 BlueHDI 180 EAT6 S&S Allure	133/181	40.150
308 SW 2,2 HDI GT Tiptronic	150/204	44.400
308 RXH BlueHDI 180 EAT6 S&S	133/181	35.580
308 RXH Hybrid 2,0 HDI 160 ASG6 FAP	147/200	44.940
2008 PureTech 82 Access	60/82	15.790
2008 1,6 VTI Active	88/120	19.540
2008 1,6 e-HDI 92 FAP Access	68/92	18.540
2008 1,6 BlueHDI 120 Allure	88/120	23.000
4008 1,6 HDI 115 FAP Allure	84/114	31.690
4008 1,8 HDI 150 FAP Allure	110/150	35.050



Raiffeisen
Meine Bank

**ab € 192,-
pro Monat***

Wenn's um Ihre Autofinanzierung geht,
ist nur eine Bank meine Bank.

* Preis: EUR 25.000,00 | Restwert: EUR 8.000,00 | Eigenmittel: EUR 7.500,00 | Dauer: 60 Monate | Sollzins: 3,200%
eff. Jahreszins: 3,892% | Gebühr: EUR 146,45 | Bearbeitungsentgelt: EUR 220,00 | Gesamtkosten: EUR 27.408,65

TYPE	LEISTUNG	PREIS
3008 1,6 VTI 120 Access	88/120	22.740
3008 1,6 THP 155 Active	115/156	28.240
3008 Hybrid Active ASG6	120/163	35.790
3008 1,6 BlueHDI 120	88/120	25.240
3008 1,6 eHDI 115 FAP Active	84/114	28.540
3008 1,6 BlueHDI 150 Active	110/150	30.490
3008 2,0 HDI 160 FAP Allure Aut.	120/163	33.740
3008 1,6 VTI 120 Access	88/120	24.900

TYPE	LEISTUNG	PREIS
Ibiza ST Chili&Style 1,6 TDI CR DPF	77/105	18.110
Toledo 1,2	55/75	13.690
Toledo 1,2 TSI Reference	63/86	17.040
Toledo 1,4 TSI Reference DSG	90/122	20.040
Toledo 1,6 TDI Reference	66/90	18.940
Leon Reference 1,2 TSI	77/105	19.940
Leon Reference 1,2 TSI Start-Stopp	63/86	17.240
Leon Reference 1,4 TSI Start-Stopp	81/110	19.040
Leon Style 1,4 TSI Start-Stopp	92/125	21.440
Leon Style 1,4 TSI Start-Stopp	110/150	23.240
Leon FR 1,8 TSI Start-Stopp	132/180	25.840
Leon Cupra 2,0 TSI	206/280	36.040
Leon Reference 1,4 TGI Start-Stopp	81/110	21.490
Leon Reference 1,6 TDI	66/90	20.540
Leon Reference 1,6 TDI Start-Stopp	77/105	20.990
Leon Reference Ecotimote 1,6 TDI Start-Stopp	81/110	22.690
Leon FR 2,0 TDI CR Start-Stopp	110/150	24.790
Leon ST Reference 1,2 TSI	135/184	28.040
Leon ST Reference 1,4 TSI	63/86	18.390
Leon ST Reference 1,4 TSI	81/110	20.190
Leon ST Reference 1,2 TSI	77/105	19.775
Leon ST Style 1,4 TSI	92/125	21.976
Leon ST Style 1,4 TSI ACT	110/150	24.390
Leon ST Formula Race 1,8 TSI	132/180	26.990
Leon ST X-Perience 1,8 TSI DSG	132/180	31.840
Leon ST Cupra 2,0 TSI	206/280	37.190
Leon ST Reference 1,6 TDI CR	66/90	21.690
Leon ST Reference 1,8 TDI CR	77/105	22.140
Leon ST Reference 1,6 TDI 4Drive	77/105	22.140
Leon ST X-Perience 1,6 TDI 4Drive	77/105	28.640
Leon ST Style 2,0 TDI CR	110/150	25.890
Leon ST Style 2,0 TDI 4Drive	110/150	27.890
Leon ST X-Perience 2,0 TDI CR 4Drive	110/150	30.240
Leon ST FR 2,0 TDI CR	135/184	29.190
Leon ST X-Perience 2,0 TDI CR 4Drive DSG	135/184	33.940
Altea Chili-Tech 1,4 TSI	92/125	22.040
Altea Chili 1,6 CR TDI	66/90	19.440
Altea Chili-Tech 1,6 CR TDI	77/105	22.940
Altea Chili-Tech 2,0 TDI CR	103/140	24.940
Altea XL Chili-Tech 2,0 TDI CR 4WD	103/140	26.940
Alhambra Reference 1,4 TSI	110/150	35.140
Alhambra Executive 2,0 TSI DSG	147/200	44.540
Alhambra Business 2,0 TDI CR	85/115	31.940
Alhambra Business 2,0 TDI CR	103/140	33.440
Alhambra Reference 2,0 TDI CR	130/177	37.440

SKODA		
Citigo Easy	44/60	8.220
Citigo Active 75 PS	55/75	9.520
Citigo Active CNG Green tec	50/68	11.860
Fabia Active 1,0 MPI Active	44/60	12.720
Fabia Active 1,0 MPI 75 kW Active	55/75	13.470
Fabia Active 1,2 TSI	66/90	14.520
Fabia Ambition 1,2 TSI 110 PS	81/110	16.700
Fabia Active 1,4 TDI	66/90	16.620
Fabia Ambition 1,4 TDI 105 PS	77/105	18.950
Fabia Combi Active 1,2	44/60	12.720
Fabia Combi Active 1,2 12V	55/75	13.470
Fabia Combi Active TSI	66/90	14.320
Fabia Combi Active 1,6 TDI	66/90	16.620
Rapid/Spaceback 1,2 TSI Ambition	63/86	17.300
Rapid/Spaceback 1,2 TSI Ambition	77/105	18.000
Rapid/Spaceback 1,4 TSI Ambition DSG	90/122	20.060
Rapid/Spaceback 1,6 TDI Ambition	66/90	18.650
Rapid/Spaceback 1,6 TDI Ambition	77/105	19.340
Octavia 1,2 TSI Active	63/86	19.150
Octavia 1,2 TSI Active	77/105	20.350
Octavia 1,4 TSI Ambition	103/140	23.580
Octavia 1,8 TSI Elegance	132/180	28.000
Octavia RS 2,0 TSI	162/220	32.150
Octavia 1,8 TSI Elegance 4x4 DSG	132/180	32.390
Octavia 1,6 Active TDI	66/90	21.290
Octavia 1,6 Active TDI	77/105	21.770
Octavia 1,6 Green Line TDI	81/110	23.880
Octavia 2,0 Ambition TDI	110/150	25.380
Octavia RS 2,0 TDI	135/184	31.970
Octavia 1,6 Ambition TDI 4x4	77/105	25.880
Octavia 2,0 Ambition TDI 4x4	110/150	27.170
Octavia 2,0 Elegance TDI 4x4 DSG	135/184	32.520
Octavia Combi 1,2 TSI Active	63/86	19.560
Octavia Combi 1,2 TSI Active Green tec	77/105	21.300
Octavia Combi 1,4 TSI Active Green tec CNG	81/110	23.810
Octavia Combi 1,4 TSI Ambition Green tec	103/140	24.540
Octavia Combi 1,8 TSI Elegance Green tec	132/180	30.840
Octavia Combi 1,8 TSI 4x4 Eleg. Green tec DSG	132/180	33.360
Octavia Combi 1,6 Active TDI	66/90	22.240
Octavia Combi 1,6 Active TDI Green tec	77/105	22.690
Octavia Combi 1,6 Ambition TDI 4x4 Green tec	77/105	26.820
Octavia Combi 2,0 Ambition TDI Green tec	110/150	26.540
Octavia Combi 2,0 Ambition TDI 4x4 Green tec	110/150	28.330
Octavia Combi RS 2,0 TDI Green tec	135/184	33.490
Superb 1,4 TSI	92/125	k.A.
Superb 1,4 TSI	110/150	k.A.
Superb 1,6 TDI	88/120	k.A.
Superb 2,0 TDI	110/150	k.A.
Superb 2,0 TDI	140/190	k.A.
Superb Combi 1,4 TSI Active Green tec	92/125	27.410
Superb Combi 1,8 TSI Ambition	118/160	32.600
Superb Combi 2,0 TSI Ambition DSG	147/200	37.750
Superb Combi 1,8 TSI 4x4 Ambition	118/160	34.780
Superb Combi 3,6 V6 FSI 4x4 Ambition DSG	191/260	44.840
Superb Combi Active 1,6 TDI Green tec	77/105	29.120
Superb Combi Active 2,0 TDI Green tec	103/140	28.600
Superb Combi Active 2,0 TDI 4x4 Green tec	103/140	33.590
Superb Combi Ambition 2,0 TDI 4x4 Gr. tec DSG	125/170	39.160
Yeti 1,2 TSI Active	77/105	20.090
Yeti 1,4 TSI Greentec Ambition	90/122	23.610
Yeti 1,8 TSI Elegance 4x4 DSG	112/152	33.380
Yeti 1,8 TSI Ambition 4x4	118/160	31.800
Yeti 1,6 Greentec TDI GreenLine	77/105	22.020
Yeti 2,0 TDI Active	81/110	23.270
Yeti 2,0 TDI Active 4x4	81/110	25.470
Yeti Ambition Green Tec 2,0 TDI	103/140	26.370
Yeti Ambition 2,0 TDI 4x4	103/140	28.460
Yeti Ambition 2,0 TDI 4x4	125/170	31.220
Roomster Active+	51/70	13.800
Roomster Active+ TSI 86	63/86	14.640
Roomster Active+ TSI 105	77/105	15.320
Roomster Active+ TDI 90	66/90	15.760
Roomster Active+ TDI 105	77/105	16.420

SMART		
smart fortwo 61 PS	45/61	9.990
smart fortwo 71 PS	52/71	10.890
smart fortwo turbo 90 PS	66/90	11.690
smart fortwo 61 PS	45/61	10.780
smart fortwo 71 PS	52/71	11.590

TYPE	LEISTUNG	PREIS
smart forfour turbo 90 PS	66/90	12.400
smart fortwo cabrio	52/71	14.390
smart fortwo cabrio Turbo	62/84	16.860
smart BRABUS cabrio	75/102	21.500
smart fortwo electric drive cabrio	35/48	27.700

SSANGYONG		
Korando Basic 2WD	109/149	18.990
Korando LOW EMI AWD	109/149	23.990
Korando Premium AWD	129/175	31.290
Rexton III 2,0 Xdi Basic M/T 2WD	114/155	24.990
Rexton III 2,0 Xdi 4WD M/T Plus	114/155	31.990
Rexton III 2,0 Xdi 4WD A/T Premium	114/155	37.590
Rodius Basic 2WD	114/155	25.990
Rodius 4WD Aut.	114/155	37.390

SUBARU		
XV 1,6i Classic	84/114	25.490
XV 2,0DL Comfort	80/109	31.290
XV 2,0D Comfort	108/147	32.290
Outback 2,5i CVT Exclusive	129/175	45.990
Outback 2,0D CVT Comfort	110/150	39.990
Forester 2,0i Classic AWD	110/150	29.990
Forester 2,0XT CVT	177/241	49.990
Forester 2,0D Comfort	108/147	34.990
Outback 2,5i Exclusive Aut.	129/175	45.990
Outback 2,0D Comfort Aut.	110/150	39.990
BRZ 2,0	147/200	34.950
WRX STI	221/300	54.990

SUZUKI		
Celerio 1,0 pure	50/68	9.690
Swift 1,2 Pure	66/90	10.990
Swift 1,2 Sport	100/136	18.990
Swift 1,2 4WD Clear	66/90	16.490
Swift 1,3 DDIS Clear	55/75	15.990
Jimny 1,3 V basic	63/86	15.990
SX4 1,6 Traveller	88/120	15.990
SX4 S-Cross 1,6 Allgrip Traveller Plus	88/120	19.990
SX4 S-Cross 1,6 DDIS Traveller	88/120	17.990
SX4 S-Cross 1,6 DDIS Allgrip Traveller Plus	88/120	21.990
Vitara 1,6 clear	88/120	17.990
Vitara 1,6 4WD clear	88/120	19.990
Vitara 1,6 DDIS clear	88/120	20.490
Vitara 1,6 DDIS 4WD shine	88/120	25.490
Grand Vitara 1,6 VX-E Deluxe	78/106	26.190
Grand Vitara 2,4 VX-E Special	122/166	28.390
Grand Vitara 1,9 DDIS VX-E Deluxe	95/129	28.490

TATA		
Indica Vista Saffire 1,4	55/75	9.990
Aria Prestige 4x2	110/150	24.990
Aria Pride 4x4	110/150	29.990

TESLA		
Model S 60	283/385	75.340
Model S 85	283/385	83.240
Model S 85D	279/380	88.340
Model S P85D	514/700	106.840

TOYOTA		
Aygo 1,0 VVT-i x	51/69	9.870
Yaris 1,0 VVT-i Start	51/69	11.890
Yaris 1,33 dVVT-i Life	73/99	15.132
Yaris 1,5 VVT-i Hybrid Life 5türig	55/75	17.280
Yaris 1,4 D-4D 90 Life 5-türig	66/90	16.980
Auris 1,33 dVVT-i Young	73/99	17.290
Auris 1,6 Valvematic Feel!	97/132	22.070
Auris 1,8 VVT-i Hybrid Active	73/99	25.820
Auris 1,4 D-4D Young	66/90	19.310
Auris 2,0 D-4D Feel!	91/124	24.420
Auris TS1,33 dVVT-i Young	73/99	17.990
Auris TS1,6 Valvematic Feel!	97/132	22.760
Auris TS1,8 VVT-i Hybrid Active	73/99	26.660
Auris TS1,4 D-4D Young	66/90	19.850
Auris TS2,0 D-4D Feel!	91/124	25.215
Prus 1,8 VVT-i Hybrid Business	73/99	28.140
Prus 1,8 VVT-i Hybrid Business	73/99	32.290
Avenis 1,6 Valvematic Business	97/132	25.800
Avenis 1,8 Valvematic Comfort	108/147	29.730
Avenis 2,0 Valvematic Premium	112/152	33.435
Avenis 2,0 D-4D 125 DPF Business	91/124	27.950
Avenis TS1,6 Valvematic Business	97/132	26.990
Avenis TS1,8 Valvematic Comfort	108/147	31.170
Avenis TS2,0 Valvematic Premium	112/152	34.640
Avenis TS2,0 D-4D 125 DPF Business	91/124	29.085
Avenis TS2,2 D-4D 150 DPF Comfort	110/150	34.950
Avenis TS2,2 D-4D 150 DPF Comfort Aut.	110/150	38.430
RAV4 2,0 Valvematic City 4WD	111/151	30.820
RAV4 2,0 D-4D City 2WD	91/124	27.950
RAV4 2,0 D-4D City 4WD	91/124	30.060
RAV4 2,2 D-4D City 4WD	110/150	31.800
Land Cruiser 300 3,0 D-4D 4WD Country	140/190	46.285
Land Cruiser 4,6 VVT-i V8 4WD Aut.	234/318	117.940
Land Cruiser 4,5 D-4D V8 4WD Aut.	200/272	114.810
Verso S1,33 dVVT-i Life	73/99	15.605
Verso S1,4 D-4D Active	66/90	20.360
Verso 1,6 Valvematic Young	97/132	22.980
Verso 1,8 Valvematic Active	108/147	26.670
Verso 1,6 D-4D Young	82/111	24.280
Verso 2,0 D-4D Active	91/124	28.915
Verso 2,2 D-CAT Active Aut.	127/150	32.635
GT86	147/200	34.650

VOVO		
V40 T2	88/120	23.200
V40 T3	110/150	24.200
V40 T4	132/180	26.250
V40 T5 Kinetic Geartronic	180/245	32.400
V40 D2	84/115	23.700
V40 D3	110/150	26.150
V40 D4 Kinetic	140/190	28.990
V40 Cross Country T4	132/180	27.550
V40 Cross Country T4 AWD Geartronic	132/180	32.180
V40 Cross Country T5 AWD Kinetic Geartronic	180/245	35.500
V40 Cross Country D2	84/115	25.000
V40 Cross Country D3	110/150	27.450
V40 Cross Country D4 Kinetic	140/190	30.290
S60 T3	110/150	31.100
S60 T4	132/180	32.600
S60 T5 Geartronic	180/245	40.800
S60 T6 Momentum Geartronic	225/306	51.750
S60 T6 AWD Momentum Geartronic	224/304	55.300
S60 D2	84/115	27.950
S60 D3	100/136	30.890
S60 D4	133/181	34.750
S60 D5	158/215	39.900

TYPE	LEISTUNG	PREIS
S60 D5 AWD Geartronic	158/215	45.400
V60 T3	110/150	33.100
V60 T4	132/180	34.600
V60 T5 Geartronic	180/245	42.800
V60 T6 Momentum Geartronic	225/306	53.750
V60 T6 AWD Momentum Geartronic	224/304	57.300
V60 D2	84/114	29.950
V60 D3	100/136	32.890
V60 D4	133/181	36.750
V60 D5	158/215	41.900
V60 D4 AWD Geartronic	133/181	42.300
V60 D5 AWD Geartronic	158/215	47.400
V60 D6 AWD Plug-In Hybrid Moment. Geartr.	158/215	57.990
V70 T4 Kinetic	132/180	44.900
V70 T5 Kinetic Geartronic	180/245	52.900
V70 T6 AWD Momentum Geartronic	224/304	64.900
V70 D2 Kinetic	84/114	39.050
V70 D3 Kinetic	100/136	40.550
V70 D4 Kinetic	133/181	42.600
V70 D5 Kinetic	158/215	48.150
V70 D4 AWD Kinetic Geartronic	133/181	48.350
V70 D5 AWD Kinetic Geartronic	158/215	53.750
XC70 T5 Geartronic Kinetic	180/245	54.500
XC70 T6 AWD Geartronic Momentum	224/304	66.500
XC70 D4 Kinetic	133/181	44.200
XC70 D4 Kinetic AWD	133/181	47.450
XC70 D5 Kinetic AWD	158/215	52.900
S80 T4 Powershift Momentum	132/180	49.100
S80 T5 Geartronic Momentum	180/245	54.400
S80 T6 AWD Geartronic Momentum	224/304	62.600
S80 D2 Momentum	84/115	40.350
S80 D4 Momentum	133/181	43.800
S80 D5 Geartronic Momentum	158/215	52.250
S80 D5 AWD Geartronic Momentum	158/215	55.350
XC60 T5 Geartronic	180/245	49.698
XC60 T5 AWD Geartronic	187/245	51.264
XC60 T6 Momentum Geartronic	225/306	57.200
XC60 T6 AWD Momentum Geartronic	224/304	60.750
XC60 D3	100/136	36.400
XC60 D4	133/181	38.950
XC60 D5 AWD	133/181	41.500
XC60 D5 AWD	158/215	46.150
XC90 XC T6 AWD Geartronic 5Tziter	235/320	67.950
XC90 XC T6 AWD Geartronic 5Tziter	225/320	69.750
XC90 T8 Twin Engine Momentum Geartr. 75tz.	294/400	77.800
XC90 T8 Twin Engine Insc. Geartr. 75tz.	294/400	81.820
XC90 D5 AWD Geartronic 5Tziter	165/225	58.450
XC90 D5 AWD Geartronic 5Tziter	165/225	60.250

REISE • MENSCHEN • SACHEN

LEBENSART



RAUM UND MALEREI

Strangelove

Ein strukturierter Architekt und die Kunst – oder, frei nach Stanley Kubrick: Wie Manfred Paar lernte, den Pinsel zu lieben.

Manfred Paar ist eigentlich Wohnraumgestalter, Malen hat er in der Schule immer gehasst. Das änderte sich, als er 2002 zum Pinsel griff und mit der Acrylmalerei begann. Einfach so, ohne Kurs oder Seminar – wenn Manfred Paar eine Idee hat, dann setzt er sie um, also hat er sich das Malen mit Acryl selbst beigebracht. Das Zeichnen und die Räumlichkeit waren schon immer das Seine, weswegen er Architektur studierte und mittlerweile als Wohnraumdesigner selbstständig ist, mit dem Wunsch, sich eines Tages nur noch dem Malen zu widmen.

Zum Treffen kommt er überpünktlich und gut gekleidet, Paar überlässt nichts dem Zufall. Diese Strukturiertheit führt sich in seiner Malerei fort: So weiß er schon genau, wie das Bild aussehen soll,

bevor er überhaupt damit beginnt. Erst malt er das Auto, dann den Hintergrund realen oder phantastischen Ursprungs. Zunächst die Grundzüge mit Bleistift, wie damals im Studium, dann folgt Acryl. Schon als Kind wollte er immer Autodesigner werden, heute malt Manfred Paar bereits bestehende, zeitgenössische Sportwagen, die Oldtimern nach seinem Geschmack um nichts nachstehen. Seine Kombination von Automobilen, spielerischen Verläufen und exakten, räumlichen Strukturen ist seiner Meinung nach eher nichts für Galeristen, denn anstatt zu verstören, möchte er seinen Kunden Schönheit und Ästhetik zeigen. Das Konzept hat Erfolg, der 911er hängt bald bei einem Steuerberater im Büro, quasi als Karotte vor der Nase für die Überstunden.



Manfred Paar malt nicht nur Autos: „Lamborghini Aventador“, „The Italian – Ferrari F430“, Jack & Sound“, „Crossing Borders – Porsche“ und „What u see is what u get“ (kleines Bild unten).

Dabei hat Paar mit Autos erst im vergangenen Mai angefangen, wobei er sein erstes Motiv, den Alfa 4C, in der Autorevue entdeckte und das Bild schließlich dem Autohaus Denzel schickte. Seitdem werden die Aufträge immer mehr, die Bilder immer straighter und feinsinniger. Bleiben möchte der Künstler in Breitenau, NÖ – Zukunftspläne sind aber schon geschmiedet: ein eigenes Atelier, und vielleicht auch einmal den Innenraum eines Autos malen. Privat fährt der 42-Jährige übrigens einen Range Rover Evoque, damit auch der Transport der Bilder die höchst mögliche Ästhetik erfährt. Bilder mit den Maßen 120 x 80 cm sind um 2.300 Euro erhältlich, aber auch ein zwölf Quadratmeter großer Aventador-Dreiteiler für eine Garage ist schon seinem Pinsel entsprungen.

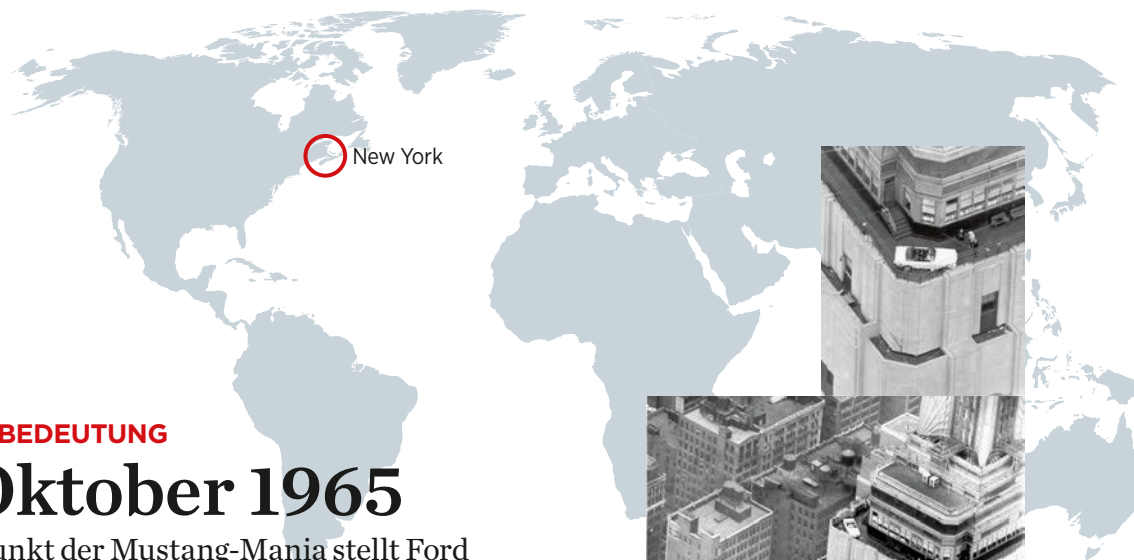
Julian Sparrer

FOTOS: ANDREAS BIEDMANN/WEIK



DING DES MONATS

Was wie ein Klapphandy von früher aussieht, ist tatsächlich eine Klapp tastatur für ein Handy von heute und geschlossen nur 1,5 cm flach. Mit Bluetooth, Smartphone-Hotkeys und 60 Tagen Standbyzeit erleichtert das Flyshark Keyboard 2.0 lange Notizen oder moderne Briefromane mit der Geliebten. **47 Euro; www.amazon.de**



ORTE VON BEDEUTUNG

20. Oktober 1965

Am Höhepunkt der Mustang-Mania stellt Ford sein neues 1966er-Modell für mehrere Monate auf dem damals höchsten Gebäude der Welt aus: dem **EMPIRE STATE BUILDING** in New York.



Der Mustang wird in Einzelteilen per Lift in den 86. Stock des Empire State Buildings verfrachtet und dort abgestellt.

HÖREN, SEHEN, LESEN



Ex Machina

Ein wunderschön bebildertes und präzise durchdachtes Kammerstück über Künstliche Intelligenz und die dabei auftretenden ethischen Komplikationen für den Schöpfer. Blu-ray, € 14,99.



Cryptex: Madeleine Effect

Die Deutschen begeben sich über Genre-Grenzen hinaus und schaffen so eine spannende Mischung aus Prog, Rock, Folk und Pop. Für Entdecker. € 15,63.



Feridun Zaimoglu: Siebentürme-viertel

Ein Sozialdemokrat und sein Sohn fliehen aus Nazi-Deutschland nach Istanbul, die Assimilation scheint für den Vater unmöglich, für den Sohn nicht. € 24,99.

Der Mustang stieg in seinem ersten Produktionsjahr auf wie eine Rakete: 400.000 Autos waren 1965 verkauft worden, viermal mehr, als Ford veranschlagt hatte, der Mustang war damit der Autonovize mit der steilsten Verkaufskurve seiner Zeit. Im April 1964 hatte er den ersten offiziellen Auftritt auf der New York Motorshow absolviert, und diese geografische Verhaftung sollte eineinhalb Jahre später noch vertieft werden. Inspiriert durch den rauschenden Erfolg des Mustang, kam Robert Leury, der Direktor des Empire State Buildings, auf die Idee, mit einer Aktion nie dagewesener Dimension am automobilen Starrium der Autoikone mitzunaschen. Leury schlug vor, einen Mustang auf die Aussichtsplattform im 86. Stock des Empire State zu bringen, und Ford war einverstanden. In der Motorcity zerschneit daraufhin ein Ingenieurs-Team ein 4,6 Meter langes Mustang Cabrio aus der 1966er-Produktionsserie so, dass die einzelnen Trümmer haarscharf in die etwas über zwei

Meter hohe Personenlift-Kabine des Empire State Buildings passen sollten (das Auto per Helikopter hinaufzubringen, war zu gefährlich). Vor Ort stellte sich beim Verfrachten in den Lift jedoch heraus, dass man sich um einen halben Zentimeter geirrt hatte und ein Teil wegen des im Weg stehenden Lenkrads nicht in die Kabine passen wollten. Die Geschichte sagt nicht, wie, aber: Man machte es passend. Am Dach wurde das Auto wieder zusammengesetzt. 14.000 Menschen kamen am ersten Tag, um den Mustang zu sehen, der für mehrere Monate als Publikumsmagnet auf der Freifläche in der 86. Etage blieb. 1966 stieg der Mustang-Verkauf auf 607.568 Autos. Es war die höchste Jahresverkaufszahl, die der Mustang je erreichen sollte. S.H.

ABENTEUER IN SITZBEZUG

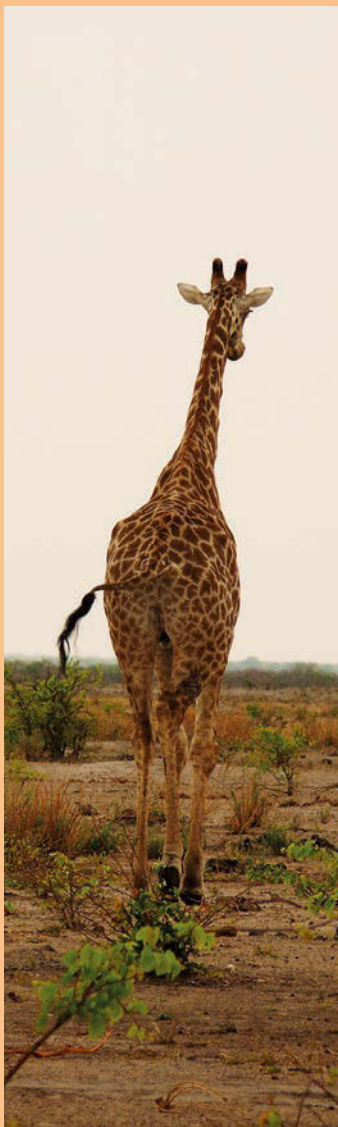
Man blickt aus dem Auto und sieht fremde Tiere. Sie blicken zurück.
Man bleibt sich fremd. So soll es sein.

Von David Staretz



Amarok Adventure, November 2015. Vier Tage durch die Nationalparks von Botswana, Südafrika, Simbabwe und Namibia. In der Einladung stand, dass das Programm „komplette Wildnis“ inkludieren würde. So war es dann auch.





Botswana. Erst einmal eine Übersicht fliegen im Propeller-Eindecker. Das Okavango-Delta liegt unter uns wie eine animierte Landkarte: sanftes, flaches Licht, grüne Büsche, gelbe Steppe. Blaue Wasseradern verästeln sich wie über einen gigantischen Handrücken. Müheles huscht der kreuzförmige Schatten unserer sechssitzigen Propellermaschine über die Blechwürfel verstreuter Ansiedlungen, über störrische Baobabs, geruhsame Tierherden. Ungestört grasen sie weiter: Zebras, Antilopen, Wasserbüffel, Elefanten. (Jemand will aus dem Seitenfenster Krokodile gesehen haben.) Nur die Nilpferde haben ihrem Dasein nichts hinzuzufügen. Sie dümpeln im Wasser und vergnügen sich an der Leichtigkeit des Seins. Zwei bis drei Tonnen schleppen oder nicht, das macht schon einen Unterschied. Alle warten auf den Regen, denn die Flussläufe drohen auszutrocknen. Erste Wolken brauen sich zusammen.

ABENDS PARTY

Die Männer und Frauen bilden kleine kreisförmige Gruppen, jede und jeder der Tänzer schlüpft für kurze Momente in das Innere

des Kreises für sein persönliches Stardom unter dem aufmunternden Applaus der anderen. Anmut herrscht; selbst beleibte Mammies, auch wenn sie nichts tun, als auf ein Knie zu sinken und mit den Fingern zu schnippen, tun dies mit Rhythmusgefühl und versonnener Geschmeidigkeit.

Der DJ heißt Joseph, was hier wohl ein exotischer Name ist, und trägt eine weiße Fliege zum roten Anzug. Dreadlocks. Er sieht etwas nerdy aus, verblüfft aber mit erstklassigen E-Gitarren- und Gesangseinlagen. Als One-Man-Show am Laptop unterhält er mühelos hundertzwanzig Leute einen lauen Abend lang. Drei Prinzessinnen sind anwesend, grazile Schönheiten, Eleganz in Ebony, langes Kleid, hoher Stehkragen, nackte Arme, kurzes Haar. Sie bewegen sich kaum, deuten den Tanz nur an. Mehr davon wäre bereits zu viel. Eine höfliche Abordnung aus drei Männern formiert sich und lädt uns zum Verweilen und Mitmachen ein. Sie empfehlen sich, um Visitenkarten zu holen. Dann sehen wir sie nicht mehr.

LÖWEN – AUCH NICHT IMMER IN FORM

Raubkatzen haben so eine Art, sich völlig uninteressiert zu zeigen. Man kennt das von Hauskatzen. Der Löwe, den wir vierzig Meter vor dem Auto sehen, hat sich gerade fallen lassen wie ein



Das Großtieraufkommen hier ist jedenfalls enorm; tatsächlich muss man sich vor Kollisionen mit Elefanten hüten, die ohne zu hupen ums Eck biegen und dann noch erschreckt tun.

Sack Mehl; Staubwolken steigen auf. Die Löwin dreht uns ihr Hinterteil zu – man kann nicht einmal behaupten, es geschähe demonstrativ. In bedauernswerter Unschuld nähert sich eine Herde von Büffeln. Sie scheinen nicht mit Löwen zu rechnen, obwohl eine Wasserstelle in der Nähe ist. Mehr aus Pflichtgefühl denn aus echter Jagdleidenschaft, so macht es den Eindruck, erstarren die Löwen zur Lauerstellung. Die Gnus haben etwas gewittert. Sie heben ihre Köpfe und blicken ungewiss in Richtung der Gefahr. Bein für Bein, jedes eine Schachfigur, bereiten die Löwen eine Angriffstrategie vor. Doch die Gnus haben den besseren Plan: Sie ziehen gen Norden davon. Fast wie erleichtert plumpsen die Löwen in den Staub.

Ein Drittel aller Elefanten Afrikas lebt hier in und um den Chobe-Nationalpark. Allerdings, so sagt man, leben allein in kalifornischen Haushalten mehr Raubkatzen als in Afrika. Das Großtieraufkommen hier ist jedenfalls enorm; tatsächlich muss man sich vor Kollisionen mit Elefanten hüten, die ohne zu hupen ums Eck biegen und dann noch erschreckt tun.

DAS AUTO

Der VW Amarok ist als Pickup meist eine Verschwendung, weil man die offene Ladefläche dann erst recht wieder mit Zubau

Obwohl es in kalifornischen Haushalten (angeblich) mehr Raubkatzen gibt als in ganz Afrika, herrscht auch dort kein Mangel daran. Unten eine Tüpfelhyäne (*Crocuta crocuta*), ein geschickter Jäger und Aasfresser.



abdecken muss. Spezielle Equipment-Anbieter aus Südafrika verstehen ihr Geschäft. Unser Wagen roch stark nach Benzin, aber unser Guide versicherte uns, dass die Kanister leer seien. Außerdem fuhren wir ja Diesel, so what?

Unser Amarok erzielte dank außen hochgezogenem Zyklon-Luftfilter einen besonderen akustischen Effekt – das Ansaug-schlürfen und -seufzen bei geöffnetem Beifahrerfenster brachte eine ungeahnte Lebendigkeit des Vierzylinder-TDI-Motors hervor. Nach all dem Bypass-Sportauspuff-Gedöns: Ansaugen eröffnet die sinnlicheren Seiten des Motors. Viel mehr Lärm gibt es nicht; obwohl es sich um Afrika-Veteranen in privatem Besitz handelt, sind die Fahrzeuge völlig klapperfrei, fahrwerkselastisch und in jeder Hinsicht untadelig.

Unsere Fahrzeuge, Baujahr 2014, waren so aufgestellt:

Amarok DoubleCab.

2,0-l-Bi-Turbo, 132 kW/180 PS.

8-Gang Automatik.

Permanenter Allradantrieb 4MOTION.

Differenzialsperre, Traktionskontrolle, Seikel-Fahrwerk. (Erhöhte Bodenfreiheit um 25 mm.) Seikel-Rock-Slider. Unterbodenschutz für Motor, Tank und Getriebe. Hardtop. Offroad-ABS, Stabilitätsprogramm ESP.

Wegfahrsperre, Klimaanlage.

Offroad-Bereifung.

Bergematerial.

GESCHÄFTSMODELLE

Die Waschstraße in Kasane, der Stadt am Dreiländereck Botswana/Simbabwe/Namibia, bevorzugt das Businessmodell „Drei Kunststoffplanen und ein Kärcher“. Funktioniert ja auch ganz gut, kannte man schon von der vorjährigen Amarok-Tour durch Albanien. Eine bunte Abordnung von Buben kommt heran, sie tun ganz wichtig. „Was läuft?“ fragen wir den kleinen Anführer. „Wire cars“ sagt er in businessgewisser Ernsthaftigkeit. Tatsächlich bringen sie in kürzester Zeit einen leicht ramponierten Fuhrpark an Drahtskelettautos zutage. Leider zeigt sich kein Modell ernsthaft fahrbereit. „Electric lights“, sagt ein Konstrukteur mit sachlichem Ernst und schiebt das Auto zur Begutachtung heran. Es fehlen nur noch Draht und Batterien. Eigentlich hätten wir fragen sollen, warum sie nicht in der Schule sind mitten am Vormittag. Schließlich gilt Botswana als Vorzeigeland Afrikas; im Korruptionsindex von Amnesty International wird es noch vor Spanien und Italien geführt.



Autowaschen ist in Afrika günstiger als bei uns. Außerdem sind dort die Spielzeugautos und die Warnungen vor Wildwechsel interessanter. Direkt am See: das Geburtshaus des Schlagersängers Jorgmumbo Oige Moïse Kuku.



CAMP RÜCKSITZ

Das Camp Savuti im Chobe-Nationalpark. Erst die Elefantenklöße zur Seite schieben. Ja, hier sind sie unlängst durchmarschiert. Elefanten machen nicht gern Umwege, schon gar nicht um menschliche Provisorien. Man muss also damit rechnen, dass eine Kohorte den Boden zum Dröhnen bringt, auf dem wir eigentlich schlafen sollten. Bewundernswert, wie die Kollegen, einer höheren Einsicht folgend, sich mit Zeltplanen, Schnüren, Heringen abmühen, Unterlagen aufrollen, Schlafsäcke entfalten. Am nächsten Morgen versuche ich, unter trüben Blicken, steifen Rücken (es hat geregnet) keinen allzu frischen Eindruck zu machen. Aber ich muss sagen: Auf der Rücksitzbank des Amarok war herrlich schlafen.

DAS FAHREN

Im Grunde geht es immer darum, den Autos ihre Freiheit zu lassen. Die finden ihr Tempo, ihren Weg. Die Automatik operiert geschmeidig im zweiten, dritten Gang, nicht zu viel Staub produzieren, nicht zu schnell durchs Wasser. Hohe Sitzposition, gute Klimaanlage (bloß nicht zu stark runterkühlen!), immer zwei Blickweiten pflegen, einmal in die Nähe, andermal in die Ferne. Dennoch ist man nie vor Überraschungen sicher – gerade Giraffen

haben so eine Art, plötzlich hochkant vor der Motorhaube aufzuaragen.

Erstaunlich, wie gut sich das Navigationsgerät zwischen den tausend Buschpfaden zurechtfindet. Die Bring-Me-Home-Funktion nimmt auch ausufernden Erkundungstouren die Gefahr, sich in die Dunkelheit hinein zu verlieren.

DIE GEIER STURZFLUG

Nach all der geradezu prospekthaften Schönheit dieses Teils von Afrika, nachdem man schon kaum noch den Kopf hebt für Kaffernbüffel, Antilopen oder Paviane, erweisen sich die Geier als erfrischend destruktiv. Allein wie sie mit ihren brüchigen nackten Hälsen auf den totgeschissenen Bäumen hocken und mit der Grandezza eines schmierigen Varietékünstlers ihr Gefieder entfalten, sich per Zeitlupe vom Baum schwingen, um dann zusammen mit den anderen um Kadaverreste eines großen Tieres zu hüpfen – das hat schon was. Aber Löwen und Löwinnen essen auch nicht gerade mit Messer und Gabel, wie der Naturfreund feststellen muss.

Den Gegenentwurf dazu stellen die hübschen, grazilen Antilopen dar, immer freundlich in familiären Gruppen, immer mit der Nase zusammen, immer fluchtbereit, doch keineswegs hysterisch. Lautlos federn sie durch den Busch.

Hier inserieren
Sie garantiert
erfolgreich!

autorevue BÖRSE

Wenden Sie sich bitte an die
Anzeigenabteilung.

Tel: 01 / 213 12 / 6223

anzeigen@autorevue.at

Anzeigenschluss für
Autorevue 3/16 ist der 28.01.2016



RADARWARNER
www.radarwarner.wien

**DIE
AUTO-WERK-STÄTTE**

BROUSCHKE
MEISTERBETRIEB

HELENENGASSE
BAHNVIADUKTE 8-11
A-1020 WIEN

HOTLINE:
0699/17292424

office@brouschke.co.at
www.brouschke.at

- SERVICE
- LACKSERVICE
- KLIMASERVICE
- RADARWARNER
- HAVARIEDIENST
- AUTOLACKIEREREI
- LEDERAUFBEREITUNG
- OZONINNENREINIGUNG
- WINDSCHUTZSCHEIBEN
- SCHADENSCHNELLDIENST
- FAHRZEUGINNENREINIGUNG
- DIREKTVERRECHNUNG MIT ALLEN VERSICHERUNGEN

**Der Spezialist für
Radar- & Laser-
warner**

ab EUR **399,-**

www.radarwarner-ptec.at
T: +43 (0) 676 95 75 707
p.tec, linz.

patchWORKS.at ■ Info: 07229 / 62 693

patchWORKS
SOFTWARETUNING

- Radarwarner / Laser-Blocker
- Allrad Leistungsprüfstand
- **SOFTWARETUNING** für VW Gruppe, BMW, Opel, Ford, Hyundai, Peugeot, Renault, Fiat, Mazda, Mercedes uvm.

www.KRAFT-AUS-LEIDENSCHAFT.at

Porsche aller Typen und Baujahre
An- und Verkauf

Dr. Georg Konradshelm
Wien-Vösendorf
www.rsr.at
0664-20 911 01



**auto
revue
WEBSHOP**

**Autorevue – Österreichs
führendes Automagazin –
präsentiert im neuen Webshop:**

- // hochwertige Produkte,
außergewöhnliche
Geschenkideen und
besondere Erlebnisse
- // kein Mindestbestellwert
- // keine Versandkosten
- // sichere Bezahlung und
schnelle Lieferung



Diese und viele weitere Produkte: shop.autorevue.at

CHIP UPDATE
WIR SIND LEISTUNG.

4 WD Prüfstand
Chiptuning Tuningteile

TEL: 07472 28162

CHIPupdate Tuning GmbH
Arthur Krupp Str. 9, 3300 Armstetten

www.chipupdate.at

PORSCHE Cayenne Diesel



EZ: 06/2009, 49.000 km, Luftfederung,
Glatteleder, 21-Zoll Räder, Navigation,
Porsche Garantie, Techart Tuning,
UVM. 43.000 Euro, Tel: vormittags 01/513 68 51

Wir beheben auch solche Schäden oder Ihr spezielles Felgenproblem

2384 Breitenfurt/Ost
Hauptstraße 101

von **10 bis
26 Zoll**

**kostenlose
ERSATZAUTOS**

Tel. +43 2239/ 60 123

KOTTNIG'S FELGENKLINIK BRINGT ES IN FORM!

www.felgenklinik.at

Management System zertifiziert nach ISO 9001:2008

LANDPARTIE IM FEBRUAR

Beschleunigte Seelenwanderung

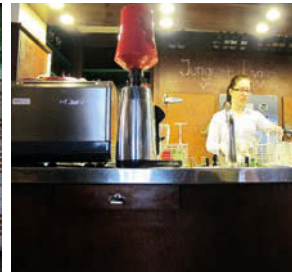
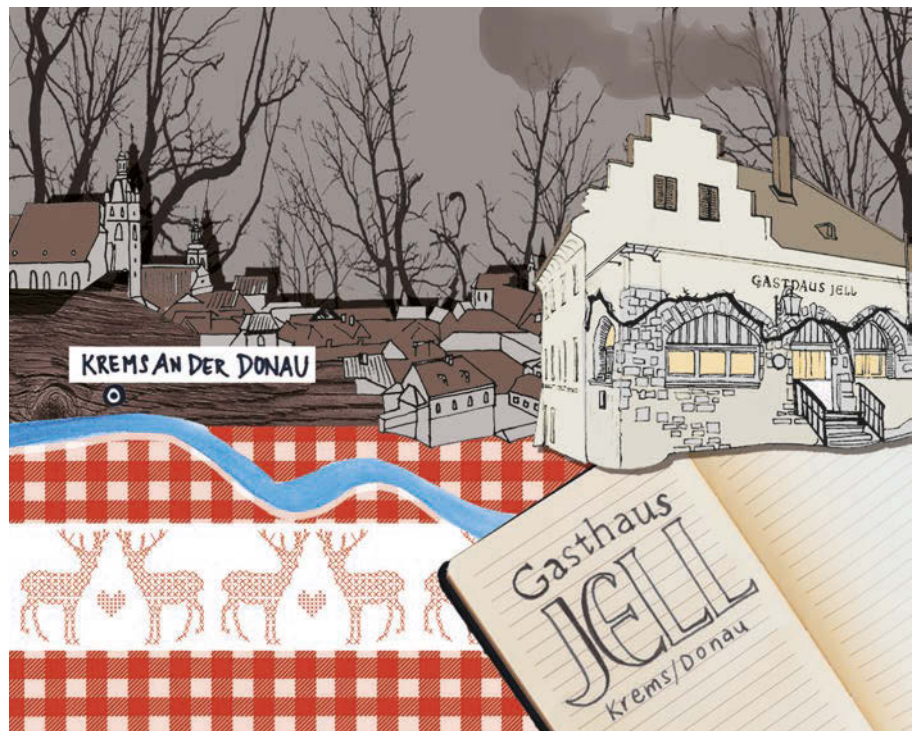
Wir fahren fort: Donauaufwärts nach Krems, wo es ein Gasthaus gibt, das man gar nicht mehr verlassen will, wenn man es einmal betreten hat.

Von Susanne Hofbauer

Am Jahresanfang kommen Ausflüge einem Kraftakt gleich. Die Wochenenden sind in erster Linie vom Bemühen gezeichnet, es rechtzeitig aus dem Pyjama zu schaffen, bevor erneut die Dunkelheit einsetzt, und im Idealfall auch noch ein bisschen nach draußen zu kommen, da das immer noch hohe, winterbedingte Einigel-Bedürfnis von zunehmendem Lagerkoller bedrängt wird.

Ideal ist es, einen Ortswechsel möglichst geschmeidig zu gestalten, also ohne zusätzliche Hürden und Umwege. Ein beschleunigter Seelentransport auf direkter Autobahnverbindung, zum Beispiel. Ausführliche Anreisen mit Abstechern über Nebenstraßen und eingestreuten Spaziergängen sind bis zum Frühjahr ausgesetzt. Wichtig ist auch ein gesichert hoher Gemütlichkeits- und Wohlfühlfaktor am Ausflugsziel, der Winter ist keine Zeit für Experimente.

Weil, wie der Jungschwan bedauert, das Teleportieren von Ausflugsgeellschaften noch nicht machbar ist (was einem vielleicht auch das Pyjama-Ausziehen ersparen würde, so die Spekulation), setzten wir uns zum Ziel, die Anreise nach Krems als Wettlauf gegen das Navigationssystem zu gestalten. Wir gewinnen 15 Minuten, wozu man uns wahrscheinlich auch von Amtsseite noch mit einem Erlagschein gratulieren wird. Aber: No risk, no fun.



In der Altstadt von Krems verziehen wir uns dann augenblicklich in das Gasthaus Jell und finden einen Platz in der warm beheizten alten Holzveranda direkt am Fenster, durch das wir auf die alten, winterlich kahlen Bäume, den stillen Brunnen und das vereiste Kopfsteinpflaster des Hohen Markts blicken, während wir vor lauter Auswahl nicht recht wissen, was wir essen sollen. Gebackenen Kalbskopf oder Rindsrouladen? Rote-Rüben-Risotto mit Granatapfelkernen? Oder doch ein Gulasch? Den wärmstens empfohlenen Schweinsbraten, den es nur am Wochenende und an hohen Feiertagen gibt, oder vielleicht lieber eine geröstete Leber?

Nach einer Weile des Hin- und Herdiskutierens in Weinbegleitung entscheiden wir uns für ein Beef Tatar mit gebackenen Kapern, eine Rehterrine mit Maronieis, gebrat-

nen Waller auf Szegedinerkraut und ein himmlisch butterweiches rosa gebratenes Lammfilet mit Kartoffel- und Selleriepüree, und ordern dann, weil wir nicht die geringste Lust haben, den gastlichen warmen Ort mit der schönen alten gehäkelten Hirschmotiv-Tischdecke, den feinen rosa Rosen und den kuscheligen Fensterbankpöhlern wieder zu verlassen, auch noch eine Cremeschnitte und ein weißes Schoko-Küchlein mit Schokomousse und -eis.

Draußen beginnt es langsam dämmrig zu werden, und weil wir die Mittagssperrstunden schon weit überzogen haben, hilft alles nichts mehr: Wir müssen gehen. Hinaus in die mittelalterliche Kremser Altstadt, die wunderschön ist mit ihren steilen Gassen, den prachtvollen Bürgerhäusern und Sgraffito-Fassaden, mit Plätzen und Höfen und der festungsartigen Gozzoburg, die das Süden des Hohen Marktes beherrscht. Aber. Nein. Zu kalt. Im Frühling wieder.

Im Übrigen: Auf der Heimfahrt waren wir nur zehn Minuten schneller als das Navi. Das wird wohl am vielen Essen gelegen haben.



GASTHAUS JELL

Hoher Markt 8, 3500 Krems an der Donau, Tel. 02732/82345; www.amon-jell.at

Geöffnet Dienstag bis Freitag 10–14.30 und 18–22.30 Uhr
Montag Ruhetag; Samstag und Sonntag ab 14 Uhr geschlossen.

Dinge fürs Gemüt

Die Sehnsucht nach Jubel, Trubel, Heiterkeit ist in der trostlos-bitterkalten Dunkelheit groß. Deshalb haben wir uns mit der komplexen Frage der menschlichen Bedürfnisbefriedigung auseinandergesetzt und ein paar Antwortmöglichkeiten gefunden.

Von Julian Sparrer



KOMM, SÜSSER SCHLAF

Wer die Motivation zum Aufstehen zu Zeiten, wo sich noch nicht einmal die Sonne aus dem Körbchen bemüht, vergebens sucht, dem ist jetzt vielleicht geholfen. Ein Radiowecker im Look eines Vespa-Tachos versprüht italienischen Charme, der dem Ernst des Alltags entwaffnend ein Lächeln ins Gesicht zaubert. So wacht man entspannt auf, blickt aus dem Fenster auf die dunkle Umgebung, drückt den Snooze-Button und dreht sich noch einmal um, bis das Leben wieder süßer ist. Solcherart Entspannung kostet 99 Euro.

www.vespa.at

**auto
revue**

Sammelfoto #1

Sie können dieses Foto unter shop.autorevue.at/fotos bestellen.

LIMITIERT AUF 50 STÜCK



AUTOREVUE PROUDLY PRESENTS

Autorevue-Aficionados, die nicht genug bekommen von den einzigartigen automobilen Momenten, die unsere Fotografen einfangen, können ab jetzt aus jedem Heft ein besonders schönes Bild als hochqualitativen Foto-druck in limitierter Auflage erwerben. Alternativ kann man auch online nach dem Link Ausschau halten. Das Motiv ist in zwei Größen, nämlich in 30x45 cm für 160 Euro und in 50x60 cm für 280 Euro zu haben. Zum Start der Serie gibt es diesmal gleich zwei Bilder zu erwerben: Walter Röhrli mit dem 911 S aus dem letzten Heft und ein markiertes Bild (Alfa 4C Spider, Seite 73) aus diesem Heft. Angehende Sammler aufgepasst, die Drucke sind auf 50 Stück pro Motiv beschränkt!

shop.autorevue.at/fotos

FLOH IM OHR

Die James-Bond-Reihe hat mittlerweile mehr als 50 Jahre überdauert, nicht zuletzt wegen der zur Schau gestellten technischen Spionage-Highlights. Ein solches wäre vor einiger Zeit auch der Bullet Bluetooth-Hörer gewesen. Er wiegt nur 3,5 Gramm, sorgt für klaren Klang und hat ein eingebautes Mikrofon. Mit dabei ist eine Ladekapsel mit vier Akkus, die für je eineinhalb Stunden Telefonieren oder 80 Stunden Standby halten. Das Beste kommt aber zum Schluss: Die dafür verantwortliche Firma heißt schatzii. Wer also hoch technisiert und bequem mit seinem schatzii telefonieren will, darf sich einer Summe von etwa 140 Euro entledigen.

schatzii.com



A KIND OF LEGEND

Der Carrera RS ist eine Legende, streng limitiert und heute nur um unverschämtes Geld zu haben. Das Buch zum Carrera RS ist ebenfalls streng limitiert und heute gar nicht mehr zu haben, weshalb sich die Autoren entschlossen haben, eine neue Auflage mit 178 Seiten Zusatzmaterial (darunter unveröffentlichte historische Aufnahmen) herauszugeben. Der Preis von 454 Euro ist nicht unerheblich, aber bei 434 Seiten Detailverliebtheit und einer Limitierung von 3.000 Stück ist es möglich, dass auch dieses Buch eine Legende und später um noch unverschämteres Geld zu haben sein wird.

shop.autorevue.at



KULTUR ATMEN

Wo bei uns die Wasserpfeife in zwielichtigen Geschäften zwischen Neon-Piercings und Bongs verkauft wird, ist sie in anderen Kulturkreisen ein erhabenes Symbol für Ruhe und Ausklang. Jaime Hayon ließ sich von türkischen Kuppeln und Krügen für seine Hookhayon genannte Shisha für GAIA & GINO inspirieren, das Ergebnis ist ein angenehm weiches, rundes Kunstwerk aus schwarzem Metall, Glas und Messing. Den Preis gibt es auf Anfrage, wir schätzen grob: jenseits der hier üblichen 50 Euro.

www.gaiagino.com



G'LERNT IS' G'LERNT

Driften, das ist in diesem Forum wohl unbestritten, ist ein Heidenspaß. Wer aber die Verkehrsstatistik für 2016 nicht noch schlechter als die des letzten Jahres aussehen lassen will, der sollte dies abseits öffentlicher Straßen tun und eventuell einen Kurs belegen. Vielleicht einen, der Spaß macht. Womöglich mit einem Rallyefahrer? Manfred Stohl unterrichtet einen Tag lang Driften im Rallye Cross Buggy und einem Mitsubishi EVO VI der Gruppe N. Das Vergnügen findet in Hollabrunn am 21. Mai 2016 statt. Theoriekurs, 15 Runden Buggy und zwölf Runden EVO kosten 695 Euro.

shop.autorevue.at

HIGH TECH VS. HIGH MECH

Die Apple Watch als Alarmwecker für eine ganze Industrie. Aber es gab schon Smartwatches, da war das Wort noch gar nicht erfunden.

Von Xaver Hiebner

Es war ja schon längere Zeit unübersehbar, dass sich die Hersteller von smarten Gadgets auch für die Handgelenke ihrer User interessieren. Aber spätestens am 9. März 2015, als Tim Cook in San Francisco die Apple Watch präsentierte, war einer ganzen Branche klar, dass man zukünftig am Thema Smartwatch kaum mehr vorbeikommen würde. Immerhin hatte Apple vor nicht einmal zehn Jahren mit größtem Erfolg das Mobiltelefon völlig neu erfunden, und wenn ein derartiger Gigant nun die Armbanduhr aufs Korn nimmt, ist zumindest allerhöchste Alarmbereitschaft angebracht.

Schon einmal wurde die Schweizer Uhrenindustrie nahezu ausgelöscht, weil eine revolutionäre Innovation den Markt auf den Kopf stellte. In den Siebzigerjahren war die Quarzuhr mit ihrer um drei Zehnerpotenzen überlegenen Genauigkeit und dem dabei günstigeren Preis drauf und dran, die mechanischen Uhren genauso zu vernichten wie Microsoft Word die Schreibmaschinen aus den Büros hinwegfegte.

Auch Breitling kam damals in Bedrängnis und musste die Produktion einstellen. Die heutige Existenz kann man auf den Mut von Ernest Schneider zurückführen, der selbst während der schlimmsten Quarzkrise an das mechanische Uhrwerk glaubte,

BREITLING EXOSPACE B55

Elektronisches Manufakturkaliber mit Thermokompensation, COSC zertifiziert, Analog- und beleuchtete Digitalanzeige, 1/100-Sekunden-Chronograph mit Flyback-Funktion und Laptimer, Countdown/Countup, Chrono-Flight-Funktion, 7 tägliche Alarmwecker, 2 Zeitzonen, Kalender, Bluetooth-Konnektivität, wasserdicht bis 100 m, 46 mm Titangehäuse, Lünette in eine Richtung drehbar mit Sperre. **Preis: € 8.240,-**



TAG HEUER CONNECTED

Smartwatch mit drei digitalen Zifferblättern, 1.5 inch Touchscreen aus Saphirglas mit 240 ppi Auflösung, 1.6 GHz Dual Core Prozessor, Betriebssystem Android Wear, 4.000 verfügbare Apps im Google Play Store, aber auch iOS kompatibel, Bluetooth, WiFi, Audiostreaming, Mikrofon für Sprachbedienung, Timer, Wecker, Schrittzähler, mehrere fix installierte Apps, 46 mm Titangehäuse, Lünette aus sandgestrahltem Titan.

Preis: € 1.350,-



sich die Markenrechte sicherte und Breitling ab 1982 zur Fliegermarke par excellence entwickelte.

Breitlings Weg zur Smartwatch begann 1985, als man mit der Aerospace erstmals einen elektronischen Multifunktionschronografen lancierte, der auf kleinen LCD-Displays im Zifferblatt, zusätzlich zur analog dargestellten Uhrzeit, eine Vielzahl von Funktionen anzeigen konnte. Steve Jobs verließ in diesem Jahr übrigens als gerade 30-Jähriger nach einem internen Machtkampf die von ihm gegründete Apple Computer Company.

Zehn Jahre später präsentierte Breitling als weitere Weltneuheit eine Expeditionsuhr mit eingebautem Minisender, der auf der internationalen Flugfunkfrequenz 121,5 MHz ein weithin ortbares Notsignal abstrahlen kann, eine für in Schwierigkeiten geratene Flieger äußerst smarte Funktion.

2013 brachte Breitling eine vielbeachtete Weiterentwicklung des Krisenchronographen. Die Emergency II verfügt zusätzlich zum analogen Peilsignal über ein digitales Alarmsignal, das von einem speziell für Such- und Rettungsmissionen erschaffenen Satellitensystem empfangen wird.

Die Landung bei einer Smartwatch im Sinne voller Bluetooth-Konnektivität erfolgte im Dezember des letzten Jahres. Die Breitling B55 Exospace erweitert die ohnehin sehr umfangreichen Funktionen der B50 um die Verbindungsmöglichkeit zu einem Smartphone für Datenübertragung und Ferneinstellungen. Beispielsweise kann ein Pilot die per Chrono-Flight-Funktion aufgezeichneten Block- und Flugzeiten inklusive Datum, Start- und Landezeit sowie Flughafencodes an sein Smartphone übertragen und dort mit einer App auswerten. Gleiches gilt für eine Vielzahl von anderen Daten, wie z. B. die Rundenzeiten aus dem Laptimer. Breitling legt großen Wert auf die Feststellung, dass sowohl Uhr als auch Smartphone-App vollständig in der Schweiz entwickelt, vollendet und getestet wurden.

Aber eigentlich war die erste Smartwatch von Breitling der rein mechanische Navitimer, der durch die Kombination von Chronograf und kreisförmigem Rechenschieber bereits seit 1952 den Piloten als analoger Navigationscomputer diente.

„Wir haben bis heute keine Quarzuhr gebaut und werden es auch in Zukunft nicht tun“, verkündete Jean-Claude Biver, als er in den Achtzigern die Marke Blancpain behutsam wiederbelebte. Blancpain gehört heute zur Swatch-Group, firmiert dort im obersten Luxussegment und produziert gemäß der Biver-Doktrin nach wie vor ausschließlich mechanische Uhren. Biver selbst hat nach einer unglaublichen Karriere längst Legendenstatus in der

Uhrenwelt und ist als Leiter des Uhrengeschäfts im LVMH-Konzern auch für TAG Heuer verantwortlich. „Die Apple Watch hat uns aufgeweckt“, meinte Biver bei der Präsentation der ersten Smartwatch von TAG Heuer im November 2015. Die in Zusammenarbeit mit Intel und Google entwickelte TAG Heuer Connected verfügt über keine mechanischen Zeiger mehr. Drei verschiedene digitale Zifferblätter und sämtliche Informationen, Karten und Nachrichten werden auf einem Saphirglas-Touchdisplay dargestellt. Als Betriebssystem nutzt man Android Wear, daher werden tausende Applikationen aus dem Google Play Store erstmals auch auf eine Armbanduhr finden, die wichtigsten Apps (Google Fit, Google Translate, Google Maps, Google Search) sind bereits vorinstalliert. Da es neben Bluetooth eine WLAN-Verbindung gibt, kann man Google auch dann noch per Sprachbedienung nach dem richtigen Weg fragen, wenn das Smartphone zu Hause liegt. Ob das nun die Antwort ist, weiß selbst der visionäre Jean-Claude Biver nicht. Zur Sicherheit verkauft er mit jeder dieser Uhren das Versprechen, sie nach Ablauf der Garantie wieder zurückzunehmen und als Wertgutschrift für eine TAG Heuer mit mechanischem Werk einzutauschen.



BREITLING EMERGENCY

Elektronisches, thermokompensiertes Quarzwerk, COSC zertifiziert, Zweifrequenz-Notfunkbake der Kategorie PLB 2, Sendefrequenzen 121,5 MHz/406,040 MHz, Senderautonomie ≥ 18 Stunden bei -20°C , Analog- und Digitalanzeige, 1/100-Sekunden-Chronograph, Timer, zweite Zeitzone, Alarm-Wecker, Kalender, wasserdicht bis 5 bar, 51 mm Titangehäuse, Lünette mit Windrose in beide Richtungen drehbar.

Preis: € 14.780,-



BREITLING NAVITIMER 01

Mechanisches Manufakturkaliber mit automatischem Aufzug, COSC zertifiziert, mindestens 70 Stunden Gangreserve, 1/4-Sekunden-Chronograph mit zentraler Sekunde, 30 Minuten-Zähler bei 3 Uhr, 12 Stunden Zähler bei 6 Uhr, kleine Sekunde bei 9 Uhr, Kalender, wasserdicht bis 3 bar, 43 mm Stahlgehäuse, Lünette in beide Richtungen drehbar mit kreisförmigem Rechenschieber.

Preis: € 7.590,-

1 Jahr* Autorevue + Pkw-Vignette 2016 um nur € 117,30



Ihre Abo-Vorteile:

- **Preisvorteil:** Mit Ihrem Vignetten-Kombi-Angebot sparen* Sie € 22,40 gg. dem Einzelkauf!
- **Einfach bequem:** Die Zustellung der Vignette 2016 und Ihres Magazins erfolgt bequem nach Hause.
- **Servicegarantie:** Lieferunterbrechung, Heftnachbestellung, Urlaubsnachsendung innerhalb Österreichs.
- **Immer aktuell:** Monatlich top informiert über alle Themen, die Autoliebhaber und Motorsportfans interessieren.



**Sie sparen
€ 22,40!**



Vignettenpreis 2016: € 85,70

Jetzt mit Aktions-Nr.: 1392892 bestellen!
01/95 55 100 · abo@autorevue.at · autorevue.at/vignette

*Wenn ich mich nicht 3 Hefte vor Ende meines Abonnements schriftlich melde, möchte ich Autorevue zu den jeweils gültigen Bedingungen für Jahresabonnenten weiterbeziehen. Die Zustellung der Vignette erfolgt ab sofort eingeschrieben per Post und nach verbuchtem Zahlungseingang (zzgl. 5,50 Euro Versandkosten). Bitte prüfen Sie den Inhalt bei Empfang. Angebot ist nur im Inland gültig. Ersparnis bezieht sich auf den Einzelkauf. Angebot ist nicht auf bestehende Abos anrechenbar. Ich bin damit einverstanden, dass die Verlagsgruppe News GmbH meine angegebenen Daten für die Übermittlung von Informationen über ihre Produkte und Abo-Angebote nutzt. Ich nehme zur Kenntnis, dass diese Einverständniserklärung jederzeit unter abo@news.at widerrufen werden kann. Angebot gültig bis 29.02.2016. Druckfehler, Irrtümer & Preisänderungen vorbehalten.

Christian Clerici mit Stargast Robert Palfrader im Autorevue TV-Studio. Dieser applaudiert gerade über eine von ihm selbst produzierte, erstklassige Pointe.



VON NULL AUF 100 IN 25 MINUTEN

Der neue Sendeplatz bewährt sich, denn nichts bringt einen vor dem samstagsabendlichen Ausgehen besser auf Touren als eine Runde Autorevue TV.

Erst kommt der Sport, natürlich nur im Fernsehen. Sport ist gesund und ein guter Ausgleich zum Autofahren, welches bekanntlich eine sitzende Tätigkeit ist. Auch, wenn man gar nicht selber fährt, sondern nur anderen dabei zuschaut.

Dazu ist Autorevue TV eine hervorragende Gelegenheit. Es kommt gleich nach dem Sport: Jeden Samstag um 19:33 Uhr. Denn einerseits ist es unterhaltsam, andererseits lernt man was dabei. Zum Beispiel, ob man sich ein neues Auto kaufen sollte oder nicht.

Autotests sind das Rückgrat einer Autosendung (und eines Automagazins). Sozusagen die Pflicht.

Aber es gibt die Kür. Die Kür, das ist die Unterhaltung (nicht, dass die Autotests nicht unterhaltend wären. Oh ja, das sind sie sogar sehr, wir sagen nur: Roubinek als Wahlkämpfer). Aber die Unterhaltung, das sind zum Beispiel – oder vor allem – die Studiogäste. Deren Auswahl mit Fingerspitzengefühl – dazu zählt nicht zuletzt die vorsichtige Frage, ob dieser oder jene überhaupt einen Führerschein besitzt – führt zum Gelingen oder Misslingen einer Sendung. Zweiteres ist unserer Meinung nach noch nicht passiert, sitzt uns aber als

generelle Drohung natürlich allzeit im Nacken (es geht allen Sendungsmachern auf der Welt so, das tröstet uns).

Die Gäste sollen lustig sein, was uns dazu bringt, dass demnächst, nämlich morgen (so Sie dieses Heft an seinem ersten Erscheinungstag gekauft haben) bzw. am 23. Jänner der begnadete Spaßmacher Robert Palfrader am Bildschirm detonieren wird. Palfrader zählt zu den Menschen, deren Selbstbewusstsein dazu führt, dass sie lustig sind. Die Folge dürfte uns als Klassiker aus der Autorevue TV-Ära noch lange in Erinnerung bleiben.

Das könnte auch für die Sendung eine Woche später gelten. Da erscheint Rudi Roubinek, unseren Zusehern schon seit längerem als launiger Autotester bekannt. Ein Mann vom Fach, sowohl was Autos als auch was Humor betrifft.

Am 13. Februar aber: endlich wieder eine Frau! Und was für eine! Lilian Klebow, Schauspielerinnen und Sängerin, und nicht nur optisch eine Bereicherung im Autorevue TV-Studio. Aber schon auch. Das Singen führte unter anderem schon einmal zu einem gemeinsamen Auftritt von Klebow mit dem SOKO-Donau-Kollegen Gregor Seberg, der seine Karriere ebenfalls Autorevue TV verdankt. Oder so. <

JEDEN SAMSTAG UM 19.33 AUF ATV

23.1.2016

Toyota Land Cruiser
Skoda Fabia
Audi A4

Feature: Ford Fiesta R5

Gaststar: Robert Palfrader

30.1.2016

KTM X-Bow GT4
Renault Kadjar
VW Passat Alltrack

Feature: Ein ganz besonderes Automuseum

Gaststar: Rudi Roubinek

13.2.2016

Seat Alhambra
Ford Grand C-Max
Toyota RAV4

Feature: Mazda MX-5

Gaststar: Lilian Klebow





Autorevue TV ist, schon das Thema legt es nahe, manchmal ein ganz klein wenig männerlastig. Wir halten aber brav dagegen, und gleich nach Robert Palfrader und Rudi Roubinek erscheint die famose Lilian Klebow, bekannt aus SOKO Donau und „Der Edelweißkönig“.



LIEBLINGE DER REDAKTION

KLASSIK



Die Roten auf Bäumen

Bücher über Ferraris gibt's mehr als Autos aus Maranello. Hier kommt dennoch ein sehr bemerkenswertes.

Eine Allee grüner, im Saft stehender Stammbäume mit lauter Ferraris drauf, das wirkt erfrischend schräg, und plötzlich verliert die Marke das Unnahbare, das Ferne: Seht her, es sind Autos wie wir, und manchmal parken sie in Bäumen.

Um Ferraris wieder an den richtigen Platz zu rücken, genügt das Lesen der Preisschilder, wie sie oft auf diesen Seiten in den Auktionsberichten vorkommen. Um die Emotionen, die hinter der Marke herwehen wie im Vorbeifahren aufgewirbeltes Herbstlaub, muss man sich ohnedies nicht sorgen, daher tut dieses Buch so gut: Es reiht ziemlich trocken die Chronologien der einzelnen Modelldynastien auf,

geordnet nach Modellreihen und nach Motoren. So findet jedes seit 1947 gebaute Straßenmodell seinen Platz, eingebettet in Vorgänger und Nachfolger, flankiert von den technischen Daten, subtil begleitet von ein wenig Legende, die sich beim näheren Hinschauen aber auch als technische Information vorstellt. Diese Ruhe rund um Ferraris ist selten, es ist ein würdiges Buch über Autos, die niemandem mehr etwas beweisen müssen, weil schon alles bewiesen ist, die auf den Bildern gerne auch stillstehen dürfen, idyllisch in der Wiese oder auf einem Flugfeld, immer aber alleine, ohne den Anflug eines banalen Straßenbildes im Hintergrund. So wird das Buch ein Katalog zum

Gustieren, eine Zeitleiste über 68 Jahre Modellgeschichte.

Um historische Unschärfen muss man sich nicht sorgen, denn *Gran Turismo Models & Genealogies 1947-2015* wurde mit aller Autorität des offiziellen Segens erstellt: Aus der gleichen Hand kam schon 2007 das Buch mit allen je produzierten Ferraris, seit 1993 entsteht dort das Ferrari-Jahrbuch, und *The Official Ferrari Magazine* reift auch seit 2008 in derselben Redaktion.

Die Baujahre zu den einzelnen Modellen hätten wir uns noch gewünscht, aber vielleicht ist dieses Begehren in einem Buch über Porsches besser aufgehoben. Bei Ferrari darf das Erscheinungsjahr reichen, so viel Lockerheit muss sein. *M.S.*

Gran Turismo Models & Genealogies 1947-2015.

The Condé Nast Publications Ltd.
144 Seiten,
englischer Text.
\$ 55,49

www.ferrari.com,
www.amazon.com



SLALOMWEDELN

Wie die Schneelage sein wird, traut sich besonders heuer niemand vorhersagen, fahrerische Herausforderung wird's in jedem Fall genug geben: Die Winterclassic nimmt Maß bei den klassischen Winterrallyes, auf die Teilnehmer warten rund 700 km und 25.000 Höhenmeter, und ein paar Spuren vergangener Rallyelegenden natürlich auch.

Termin: 12. und 13. Februar,
Info: www.classic-rallye-club.at.



OLDTIMER-SCHLÜSSEL

Schlüsselfrage

Es geht ja nicht bei allen Klassikern so leicht wie bei den britischen, aber weil der Experte ohnedies in England lebt: Wer den Schlüssel seines alten Briten verliert und eine Nummer auf seinem Schloss vorfindet, hat praktisch schon gewonnen. Nach der Nummer können die Schlüssel bestellt werden, man staunt bei britischen Flohmärkten immer wieder, was da an den leicht verstaubten Schlüsselständern draufhängt, fein nach Nummern sortiert. Wer aber keinen fernen Flohmarkt besuchen mag und sein Problem lieber von hier aus löst, findet den allerbesten Schlüsselpapst in Peter Weston (info@wilmotlockman.co.uk), einst beruflich bei Wilmot Breeden beschäftigt. Die bisherigen Erfahrungen kurz zusammengefasst: Peter hat historische Unterlagen zu Schlüsselsystemen, von denen andere Flohmarkt-Schlüsselverkäufer schwören, derlei hätte es nie gegeben. Dass er dafür keine Homepage hat, nimmt man gerne in Kauf.

Steht keine Nummer auf dem Schloss, dann ist die Lösung etwas teurer, sie wartet aber im Land: Manch Schlüsseldienst kann die Schlüssel nachfertigen, wenn man das Schloss dort abliefern, und mit ein bisschen Glück gibt's auch einen Rohling, der stilistisch zum alten Auto passt. In Wien ist beispielsweise Schlüssel Wehrhan (neue Adresse: Hochwaldgasse 3, 1220 Wien, www.wehrhan-tps.at) gerne behilflich.

Was man macht, wenn das Lenkradschloss schon eingerastet, die Demontage des Zündschlosses damit unmöglich und der Schlüssel futsch ist, wüssten wir allerdings selber gerne.

M.S.



Der zweite Kotflügel sieht genauso aus, nur spiegelverkehrt. Bald soll alles erbsig sein.

MARTIN STRUBREITER, CITROËN DS & PANHARD DYNA

Göttin auf der Erbse

REDAKTIONSFUHRPARK. Wieder Winzigkeiten erledigt.

Ich könnte ja schon wieder, aber ich will nicht. Schriebe ich vom Klassikerkaufen, nur weil's stimmt, dann hielte mich womöglich wer für verrückt, zum Beispiel ich selbst. Ich konzentriere mich also auf Fortschritte beim Basteln, passen ohnedies besser zum winterlichen Abtauchen in den Bastelkeller. Dort wollte ich schon länger ein revolutionäres Werkzeugsystem installieren: Nicht mehr alles auf einem Haufen, sondern sauber an der Wand hängend.

Es gelang überraschend schnell, weshalb sich das Überholen des ausgeschlagenen Panhard-Achsenkells auch mühelos fast ausging: Die neue Buchse ist drin, und dafür, dass Panhard quasi monatlich an seinen Autos herumgebesert hat, war erstaunlich wenig Anpassung des Neuteils erforderlich: Bohren eines 16-mm-Loches, das war's. Sicherheitshalber hab ich ein 13-mm-Loch gebohrt und den Rest mit der Rundfeile erledigt, so ließ sich das Loch perfekt einparken. Jetzt sollte ich die Einzelteile vor dem Zusammenbauen noch fotografieren, damit der Pickerlprüfer sieht, dass das vertikale Spiel ein-

konstruiert ist. Da soll's bei einem der acht anderen Panhardbesitzer Österreichs schon zu etwas ungeschönen Dialogen gekommen sein.

Die Karosserieteile meines Citroën DSuper wollte ich dann auch noch schweißen, hab aber eine Abkürzung genommen: Ein Freund erzählte von zwei ungeschweißten, rostfreien Vorderkotflügeln, und man muss wissen, wann man vor einer ganz raren Gelegenheit steht.

Sollte ich jetzt auch noch ein Geschäft finden, das Autolacke nach dem Farbcode mischt (mein bisheriges hat zugesperrt), dann könnte sich das erbsengrüne DS-Kleid während des Sommers ausgehen.

So weit die Planung. Über die Realität hier zu berichten, wird für mich womöglich auch kommenden Sommer wieder therapeutisch wertvoll sein.





KLASSIK // TALBOT SUNBEAM LOTUS

IN WILDER EHE

Die Erschaffung eines sehr konkurrenzfähigen Rallyeautos gelang als höchst britische Angelegenheit: Zur milden Karosserie aus der Ladenhüter-Firma kam ein erlesener Lotus-Motor, und ohne Initialzündung durch die britische Regierung wäre nicht einmal die Basisversion zur Welt gekommen.

Von Martin Strubreiter Fotos Andreas Riedmann



Chryslers Motorsportchef
Desmond O'Dell war
schnell klar, dass im eige-
nen Haus kein Motor mit
ausreichend Potenzial
schlummerte. Also klopfte
er bei Lotus an, und das
passende Triebwerk war
sogar schon fertig.



Lotus bewies, dass man auch einen 2,2-l-Reihenvierzylinder zur Skulptur formen kann. Nötig dazu waren zwei obenliegende Nockenwellen, zwei Dell'Orto-Doppelvergaser, und normalerweise ist eine Zahnriemen-Abdeckung auch noch dabei. Die 150 PS füllen den Motorraum, ähnlich sehen die Fahrleistungen aus.

Der Talbot Sunbeam Lotus ist schlanker als ein heutiger VW Polo, mit 960 kg auch deutlich leichter, und er lässt sich dramatisch schön in Kurven werfen, präzise, leicht, knurrig und saftig. Das kommt daher, dass er tatsächlich genau dafür gebaut wurde, als ernsthaftes Rallyegerät, das die WM aufmischen und nebenbei auf die zivil motorisierten Versionen des Talbot Sunbeam dynamisch abfärben sollte. Seine 150 PS kamen von Lotus, sie sind heute wie einst von einer konstruktiven Schönheit, die sich Freunden der Ingenieurskunst als Skulptur ausbreitet: Zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, zwei Doppelvergaser, und hätte Chrysler nicht auf einen praxistauglichen Drehmomentverlauf Wert gelegt, dann wäre die Leistung noch höher. Zumindest das mit den Rallye-Ambitionen gelang, der Talbot Sunbeam Lotus brachte 1981 den WM-Titel nach Großbritannien. Beim Beschleunigen der Verkaufszahlen war er weit weniger erfolgreich – auch beim Hochzwirbeln der eigenen, es gab Sondermodelle der Lotus-Version, bei denen mit den Fahrgestellnummern getrickst wurde, um den Hauch eines Verkaufserfolges vorzutäuschen, aber wir greifen vor.

Am Anfang nämlich stand ein staatlich geförderter Kompaktwagen. Und eine Zeit, an die die britische Autoindustrie gewiss nicht mehr erinnert werden wollte, gäbe es sie noch. Der größte Problembär war damals, Mitte der 70er Jahre, British Leyland, aber im Schatten der Aufmerksamkeit war auch der britische Chrysler-Ableger eher am Dahinsiechen: Was wenige Jahre zuvor aus der Rootes-Gruppe (Hillman, Sunbeam, Humber) hervorgegangen war, wurde keinesfalls mit Exportschlagern in Verbindung gebracht, sondern eher mit Banalität auf Rädern, auch die britischen Verkaufszahlen blieben schlank. Also griff die Regierung, die schon in British Leyland ebenso eifrig wie erfolglos Geld investiert hatte, auch bei Chrysler zu finanzieller Unterstützung: 1975 bekam der Konzern 55 Millionen Pfund (das waren damals rund 1,5 Milliarden Schilling, nach heutigen Maßstäben ca. 110 Millionen Euro) und die Auflage, ein neuer und auch moderner, kleinerer Wagen habe in 18 Monaten serienreif zu sein.

Der war bei Chrysler UK auch dringend nötig, denn der Hillman/Sunbeam Imp, eine Heckmotor-Konstruktion von 1963, war längst aus der Zeit gerutscht. Da 18 Monate beim Autokonstruieren recht flink vergehen, griff Chrysler auf Vorhandenes zurück: Der Neue stand auf der verkürzten Plattform des Sunbeam Avenger, da war die Chance auf Revolutionäres schon wieder verspielt. Der Avenger war bereits seit 1970 in Produktion, heckgetrieben und von etwas verspieltem Design. Zumindest außen also sollte sich das neue, 1977 präsentierte Modell von den dezent ange-



Das Rallyeauto als Familienangelegenheit: Von seiner Tochter bekam Heimo Silberschneider einen Driftkurs geschenkt, jetzt darf sie als Weinkönigin am hinteren Seitenfenster mitfahren. Innen gibt's eine Mischung aus 70er-Jahre-Kompaktauto und echten Sportambitionen, wie viel Spaß derlei bereitet, sieht man Heimo Silberschneider sehr oft an.



DATEN TALBOT SUNBEAM LOTUS

Preis/Bauzeit 1979 bis 1981, kostete mit öS 193.000,- (€ 14.000,-) fast das Dreifache der Basisversion.

Antrieb 4-Zylinder-Motor, Alu, DOHC, 16V. 2172 ccm, 112 kW (152 PS), 199 Nm, 5-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb.

Dimensionen: 3 Türen, 5 Sitze, L/B/H 3888/1603/1405 mm, Gewicht 960 kg, Tankinhalt 41 l, Räder 185/70 R 13.

Fahrleistungen: 0-100 km/h 8,4 sec, Spitze 196 km/h, Normverbrauch (90/120/Stadt) 9,4/12,6/20,5 l/100 km.

14 Straßenmodelle fanden 1979 nach Österreich, ein letztes Exemplar kam 1980 nach, das Auto auf diesen Seiten. Ein Jahr lang war es bei Talbot Österreich als Werbeträger unterwegs.

staubten Wurzeln distanzieren, es gelang mit einer kantigen Karosserie auf der Höhe der Zeit, die Heckklappe aus Glas verlieh ihr etwas Pfiff, der 930-ccm-Basismotor kam aus dem Imp, darüber gab's Motoren mit 1,3 und 1,6 l (60, 70 bzw. 81 PS), später kam der TI mit 101 PS dazu, da war der Golf GTI schon nicht mehr allzu weit entfernt.

Chryslers Motorsportchef Desmond O'Dell war dennoch klar, dass im eigenen Haus kein Triebwerk mit ausreichend Potenzial schlummerte, die einst bunte Sporttradition von Hillman Imp, Hillman Hunter und Chrysler Avenger würdig weiterzuschreiben. Also klopfte er im Jänner 1978 bei Lotus an, und der passende Motor war sogar schon fertig: Der Zweiliter-Vierzylinder des Lotus Esprit, wie er auch im Jensen-Healey verwendet wurde. Da Jensen soeben die Produktion eingestellt hatte, wollte ein neuer Abnehmer für die Motoren gefunden werden, Desmond O'Dell stand genau rechtzeitig vor der Tür.

Er musste die Pläne einer Chrysler-Sunbeam-Rallyeversion nur noch den Konzernchefs unterjubeln. Also lud er die Manager unter einem dünnen Vorwand in den neuen Sport-Workshop, und als das Wohlwollen raumfüllend war, schob er das neue Auto vor die Oberen und öffnete die Fahrertür. Viele Erklärungen sollen nach den ersten Probefahrten nicht mehr nötig gewesen sein, dafür aber eine Hubraumvergrößerung. Die 240 PS des Lotus-Triebwerks sollten den echten Wettbewerbsfahrzeugen vorbehalten bleiben, für die Straßenversionen war ein alltagstauglicher Drehmomentverlauf wichtiger. Also blieb die Leistung bei 150 PS, der Hubraum wurde auf 2,2 l vergrößert. Gegen geringe Aufzahlung hätte Lotus die Modifikation übernommen, aber Chrysler UK war trotz der Subventionen finanziell klamm und besorgte die Überarbeitung für die Vorserienmodelle lieber selbst.

Genau genommen stand die Firma auf einer so dünnen Finanzdecke, dass Chrysler wenig Chancen auf Genesung sah und seine Europasparte Mitte 1978 an Peugeot verkaufte. Die Franzosen verpassten der Marke den Namen Talbot, einst Hersteller von Luxusautos. Vom Produktionsstart weg hieß der neue Sportler also Talbot Sunbeam Lotus, die Herstellung erfolgte wenig kostensparend: Die motorlosen Autos kamen vom schottischen Talbotwerk Linwood zu Lotus nach Hethel, wurden dort mit der saftigen Technik kombiniert und dann zur Endabnahme zu Talbot in Coventry zurückgebracht. Die Rallyeversionen wirbelten einst-

weilen das Image auf, nach einem durchwachsenen Start in der 79er-Saison mischten Henri Toivonen, Guy Frequelin und Russell Brookes 1980 deutlich weiter vorne in den Ergebnislisten mit. 1981 schließlich wurde der Talbot Sunbeam Lotus Markensieger in der Rallye-WM, Guy Frequelin wurde neben Beifahrer Jean Todt Vizeweltmeister in der Fahrerwertung, die Rallyekarriere der 19 Werkswagen dauerte noch bis 1982.

14 Straßenmodelle fanden 1979 nach Österreich, ein letztes Exemplar kam 1980 nach, das Auto auf diesen Seiten. Ein Jahr lang war es bei Talbot Österreich als Werbeträger unterwegs, dann folgten drei weitere Besitzer, schließlich eine anmutige Pause des Herumstehens. Da traf es sich gut, dass Heimo Silberschneider gerade auf der Suche nach einem heckgetriebenen Spielzeug zum Quertreiben war. Geübt hatte er früher schon, in den 80er Jahren mit der Replika eines Abarth 1000. Ein paar Slaloms gingen sich aus, bevor sich Hausbau und Familiengründung in den Weg stellten. 2003 verkaufte er das Auto, schweren Herzens, wie man in Inseraten so dazuschreibt, das Geld wurde in einen sehr familientauglichen Audi A4 investiert, die Entzugerscheinungen führten zum Kauf eines Oldtimer-Traktors und eines Fiat 1100 – die

Was Ende der 70er und Anfang der 80er Jahre als kompakt galt, ist heute klein. Und leicht und wendig obendrein, nur die Rallye-Profis verlangten mehr als die 150 PS der Straßenversion. Sie bekamen 240.



Freude am Driften aber blieb ohne Auslauf, was auch familienintern auffiel. Vor sechs Jahren schenkte Helene Silberschneider ihrem Vater einen Driftkurs, natürlich wollte er in einem Hecktriebler am Übungsgelände vorfahren. Es traf sich gut, dass ein Oldtimerfreund seinen Talbot Sunbeam Lotus schon ein wenig länger herumstehen hatte.

Heimo Silberschneider: „Ich hab’ das Auto nur zusammengeflickt, bin dann aber noch den Loser Bergpreis gefahren und sofort dem Lotusclub beigetreten.“ Da war der weitere Weg schon vorgezeichnet, „ich habe mit der Restaurierung begonnen, ein Spengler hat fünf Wochen lang täglich am Lotus geschweißt, im Herbst 2014 war das Auto endlich angemeldet.“ Derzeit wird noch der Motor neu abgedichtet, im Frühling will Heimo Silberschneider endlich die drei Vorbesitzer besuchen. Wer ihn mit dem Talbot driften sieht, die Freude fühlt, die er beim Spielen ausführt, der ahnt, dass die drei Ziele recht schnell erreicht sein werden.

Flink kam auch das Ende der Talbot-Sunbeam-Baureihe: 1981 wurde die Produktion wegen eher laschen Erfolgs gestoppt, auch die bereits produzierten Lotus-Versionen verkauften sich langsamer als geplant. 150 davon sollten im Winter 1982/83 von Avon

Coachworks zu Sondermodellen veredelt werden, lackiert in Moonstone Blau mit Talbot-dunkelblauen Kontraststreifen, mit Faltdach, Lotus-Logos auf den vorderen Kotflügeln, mit verbesserter Geräuschkämmung und mit Plüsch ausgeschlagenem Interieur. Lediglich 57 Exemplare konnten tatsächlich gefertigt und verkauft werden, und damit der Nachwelt die Differenz zu den 150 geplanten Autos nicht so schnell auffiel, ließ Talbot einfach 93 Fahrgestellnummern aus. Der Verkaufspreis soll übrigens niedriger als jener des serienmäßigen Talbot Sunbeam Lotus gewesen sein, man mag sich das als Freund saftiger, leichter Hecktriebler aus der Distanz von mehr als 30 Jahren nur leise weinend vorstellen.

Das Werk im schottischen Linwood, in dem die Talbot-Sunbeam-Modellreihe vom Band rollte, wurde übrigens 1981 hinter ihr geschlossen. Der Deal mit der Regierung, Chrysler/Talbot müsse bei einem Verkaufserfolg des neuen Modells einen Teil der Förderung zurückzahlen, wird keine breiten Geldströme mobilisiert haben, daran konnte auch die Lotus-Version wenig ändern.

Immerhin eine Handvoll rotziger Spielzeuge für Freunde unterschätzter Klassiker ist geblieben.



SCHWERES ERBE

Als Nachfolger des E-Type laborierte der Jaguar XJ-S lebenslang am Übervater-Problem, seine Produktion wäre schon früh fast eingestellt worden, dann durfte er doch in Würde alt werden. Jetzt wird er auch als Klassiker entdeckt.

Von Martin Strubreiter

Jaguar war von der Präsentation neuer Modelle rührihen Applaus gewöhnt, diesmal aber blieb das Auditorium stiller. Was aus dem verhaltenen Gemurmel bei der IAA 1975 hervordrang, war eher gelebte Ratlosigkeit als haltlose Begeisterung: Der XJ-S war als Nachfolger des E-Type in den Augen der Fans eine halbe Lösung, weil er eine doppelte Portion war. Wer einen schlanken, knorrihen Sportler erwartet hatte, stand jetzt vor einem plüschigen Gran Turismo. Das war zwar nicht ehrenrührih, aber unerwartet für die Fans. Die Zeit der knorrihen Roadster war aber besonders in den USA vorbei, dort regierten jetzt Sicherheitsgesetze, die Jaguar beim neuen Modell berücksichtigen wollte.

Der XJ-S war aber auch der erste neue Jaguar nach dem Pensionsantritt des Firmengründers Sir William Lyons, und sein Designer Malcolm Sayer, der begnadete Aerodynamiker, der sich gerne als Künstler und Industriedesigner sah und bei Jaguar für die Linien der sportlichen Modelle zuständig war, war auch schon fünf Jahre tot. Er hatte aber immerhin genügend Skizzen hinterlassen, um den XJ-S fertigzuzeichnen als Reisewagen mit extravaganten Details wie den schwimhautähnlich verlängerten C-Säulen, die der Sicht nach schräg hinten im Weg stan-

den, aber der Stabilität der Karosserie unter die Arme griffen.

Als der XJ-S entwickelt wurde, war Jaguar schon Teil von British Leyland, was die finanzielle Lage keineswegs verbesserte. Die technische Basis des neuen Modells kam also vom XJ, der ewig gültigen, aber gerade auch von Qualitätsproblemen zerzausten Limousine. Für das neue Sportcoupé wurde die Bodengruppe um 25 cm gekürzt, so gingen sich im Fond noch zwei Notsitze aus. Ein Cabrio gab's vorerst nicht, auch auf die Sechszylinder wurde anfangs verzichtet. Dafür war der 5,3-l-V12 gerade zum Einspritzer aufgerüstet worden, was den Verbrauch von *astronomisch* auf *immer noch recht viel* drückte. Der XJ-S war teurer als die Limousine, er versägte mit seinen 287 PS damalige Porsche 911, spielte seine Performance in aller Stille aus, gefiel durch feine Straßenlage und schockierte durch die Abwesenheit von Holz im Innenraum.

Um den XJ-S bis in die letzte Faser zu schätzen, musste man erfahren, wie er bei hohen Geschwindigkeiten in sich ruhen konnte, wie sicher er durch das damalige Straßenbild pflügte. Aber so weit kamen nur wenige: Schon 1980 war die Produktion auf karge tausend Exemplare gefallen, Jaguar dachte an Produktionseinstellung, dann kam John Egan.

Die charakteristischen Rückleuchten der früheren Jahre überlebten auch das erste Facelift, das neben besserer Qualität auch Chromleisten auf den Stoßstangen einbrachte. Unten: Die Urversion, außen für die Fans einst gewöhnungsbedürftig. Innen fehlte anfangs die Holzleiste.



FOTOS: WERK

Ein Cabrio gab's vorerst nicht, auch auf Sechszylinder wurde anfangs verzichtet. Dafür war der 5,3-l-V12 gerade zum Einspritzer aufgerüstet worden, was den Verbrauch von *astronomisch* auf *immer noch recht viel* drückte.





Das Interims-Cabrio, wie man angesichts der unversenkbaren Dachholme ahnt. Es kam 1981 und machte erst nach sieben Jahren dem Vollcabrio Platz.

Nach seiner Zeit bei Jaguar wurde John Egan zu Recht mit guten Jobangeboten überhäuft, immerhin hatte er die Firma vor dem Zerbröseln gerettet. Als er 1980 die Leitung der angeschlagenen Marke übernahm, waren Qualität und Image in Bodennähe, die Kunden kamen aus Sentimentalität oder Masochismus oder als Denkmalspfleger. Firmenchef John Egan wollte ihre Leidenschaft ein wenig entlasten und verordnete der Marke ein Programm zur Qualitätssteigerung. Der XJ-S haselte gleich ein mildes Facelift ab: Ab 1981 gab's die H.E.-Zylinderköpfe und eine neue Einspritzanlage. H.E. stand für High Efficiency, was bei zwanzig Prozent Minderverbrauch trotz auf 295 PS gestiegener Leistung nicht von der Hand zu weisen war. Die wuchtigen Plastikstoßstangen wurden durch Chromleisten graziler, das Interieur bekam endlich Holzeinlagen, der neue Reihensechszylinder bot die erste Alternative zum V12, und zum Coupé rollte ein Cabrio, womit die Interessenten nicht mehr auf Umbauten edler Karosseriebauer (Hess & Eisenhardt, Arden oder Lynx) angewiesen waren.

Sofern sie mit feststehenden Fensterahmen leben konnten. Denn der Jaguar XJ-SC verfügte über eine faltbare Heckscheibe und abnehmbare Dachhälften, am Vollcabrio wollte Jaguar noch bis 1988 tüfteln, um die Steifigkeit intakt zu lassen. Der SC wurde vorerst nur mit 3,6-l-Sechszylinder zu 221 PS feilgeboten, der V12 ließ sich bis 1988 Zeit. Im selben Jahr rundete

der XJR-S die Palette nach oben ab – sein Spoilersatz kam von Tom Walkinshaw Racing (TWR), wo ab 1991 auch der auf 6,0 Liter vergrößerte V12 geliefert wurde, nicht ident mit Jaguars eigenem Sechsliter-Zwölfzylinder, der ab 1993 mit neuen Zylinderköpfen das TWR-Aggregat schon wieder obsolet machte.

Da hatte Jaguar den XJ-S schon neu erfunden: Um die Produktion der Karosserie zu vereinfachen, konstruierten die Techniker die Struktur komplett um, die Änderungen sollten 50 Millionen Pfund kosten, von außen aber nur durch die neuen, rechteckigen Heckleuchten sichtbar sein. Gut, heutige Restaurierer bemerken die Veränderungen auch an geringfügig anderen Passformen der Bleche, aber das ist wieder eine andere Geschichte. Innen gab's immerhin neue Instrumente, und weil Jaguars finanzielle Ressourcen abermals brüchig waren, wurden die 1988 abgeschlossenen Änderungen erst von 1991 bis 1993 in die Serie eingeschleust. Nur so waren die Lagerbestände restlos zu verkaufen.

Der XJ-S verlor seinen Bindestrich im Namen, und nach fast zwanzigjähriger Bauzeit war er zum Klassiker seiner selbst gereift. Die Neuzeit streifte ihn 1993 mit bauchigen Plastikstoßstangen in Wagenfarbe und Airbags. Selbst im finalen Produktionsjahr 1996 griffen mehr als 3.000 Kunden zu, würdiger Abschied eines Autos, das 16 Jahre zuvor schon mangels Käufer an der Kippe stand. <



Kofferraum



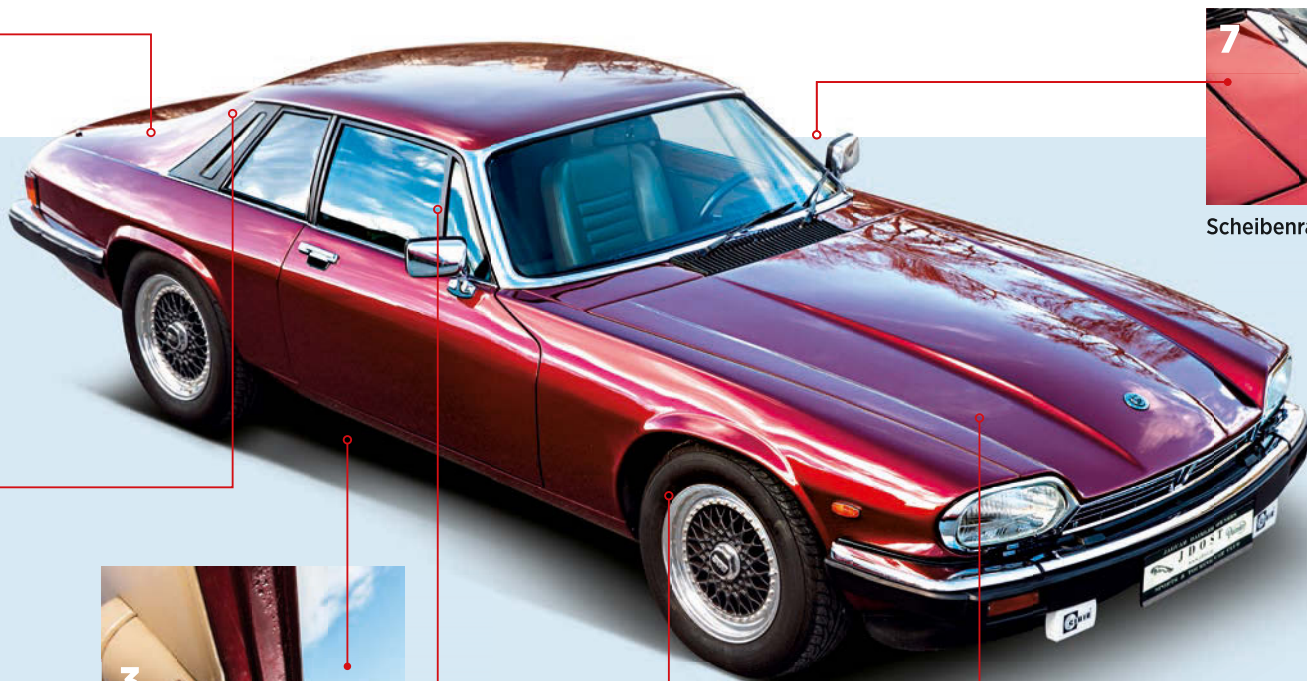
C-Säulen

Auf den zweiten Blick

Gerade bei noblen Autos gilt immer wieder: Der Kaufpreis ist meist nur die Anzahlung.

Besonders als Coupé ist der XJ-S (ab 1991: XJS) oft günstig zu haben, aber Autos mit Wartungsstau oder verdeckten Mängeln können schnell ein Mehrfaches ihres Kaufpreises verschlingen. Das liegt an der komplexen Technik ebenso wie am Blech: Die Technikeile sind verfügbar, aber wo viel und Edles vorhanden ist, kann auch viel kaputt werden. Beim Blech sind XJ-S-Eigner auf gebrauchte Originalteile angewiesen, für andere Jaguar-Modelle wird deutlich mehr nachgefertigt, hier hingegen besonders für die frühen Modelle nichts.

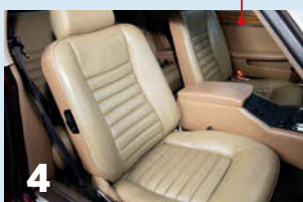
Frühe XJ-S haben aber ohnedies selten überlebt, denn die Blechqualität war anfangs schlecht, ab den frühen 80er Jahren wurde sie immer besser. Die Schwachstellen wollen aber bei allen Baujahren kontrolliert sein: Bodenbleche (Wasser kann über allerlei lasche Dichtungen eindringen),



Scheibenrahmen



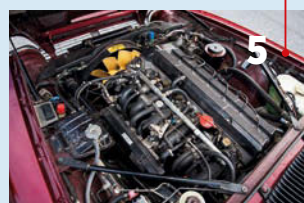
Türböden



Interieur



Radkästen vorne



Motor

Schweller, hintere Radläufe, hintere Radkästen unterhalb der Seitenscheiben, Kofferrauminnenseite unterhalb der Heckscheibe, Wagenheberaufnahmen, Vorderkotflügel zwischen Radlauf und A-Säule, die Kotflügelschraubkanten, die Kanten der Motorhaube. Die vorderen Scheinwerfer sind selten verfügbar, bei Cabrios will auch das Verdeck geprüft werden.

Die Zwölfzylinder sind ein Fall für sehr versierte Schrauber oder Genießer mit finanziellen Reserven, die Sechszylinder (ab 1983 im Programm) sind deutlich günstiger im Unterhalt. Die späten Versionen (AJ 16-Motor der letzten beiden Baujahre 1995/96) gelten als sehr ausge-

reift, frühere Sechszylinder (AJ 6) nur etwas weniger. Bei allen Motoren sollte die Kompression geprüft werden, Überholungen sind teuer. Rasselgeräusche kommen von defekten Steuerketten-Spannern, Lecks im Kühlkreislauf gefährden die Zylinderkopfdichtung, die Auspuffkrümmen neigen zur Rissbildung. Weiters zu prüfen sind die Lenkgetriebe (alles dicht und nicht ausgeschlagen?), die Gelenke und Gummitteile der Vorderachse und überhaupt alle Bedienelemente vom Fensterheber bis zu elektrischen Sitzverstellungen, Klimaanlage, Scheibenwischer. Dessen Motor wird nämlich von Regenwasser gequält, wenn seine Kunststoff-Abdeckung zerbröselt.

M.S.

Gut verbessert

Die Blechqualität wurde immer solider, Rost blieb aber ein Thema. Eines von mehreren.

1 KOFFERRAUM

Nicht nur der Kofferraumboden rostet, auch die Reserveradwanne und der Übergang zum Heckblech sind gefährdet.

2 C-SÄULEN

Die charakteristischen C-Säulen rosten von innen, oft dringt dann Wasser in den Innenraum. Mit bekannten Folgen.

3 TÜRBÖDEN

Die Türböden rosten, wenn die Abflusslöcher verstopft sind. Blasen und aufgequollene Falze sind ein Alarmsignal, auch am Kofferraumdeckel.

4 INTERIEUR

Leder benötigt Pflege – ist es einmal verhärtet und rissig, wird es nie wieder wirklich geschmeidig.

5 MOTOR

Der Service-Aufwand ist bei den Zwölfzylindern enorm, die Sechszylinder sind besser zugänglich. Eine Überholung ist bei keinem davon günstig.

6 RADKÄSTEN VORNE

Etliche Nischen und Ecken sammeln Schmutz und Feuchtigkeit, dort nistet sich Rost ein.

7 SCHEIBENRAHMEN

Der Scheibenrahmen rostet auch vorne, dann dringt Wasser ein.

1957 Eldorado Biarritz Convertible
„Aunt Bee“.



DER MANN MIT DEN VERRÜCKTEN PFERDEN

Zeit seines Lebens war der Musiker Neil Young ein Automann. Er fuhr unzählige amerikanische Klassiker und ein paar schräge Exoten. Dann setzte er sich in den Kopf, einen 1959er Continental zum Elektroauto umzubauen.

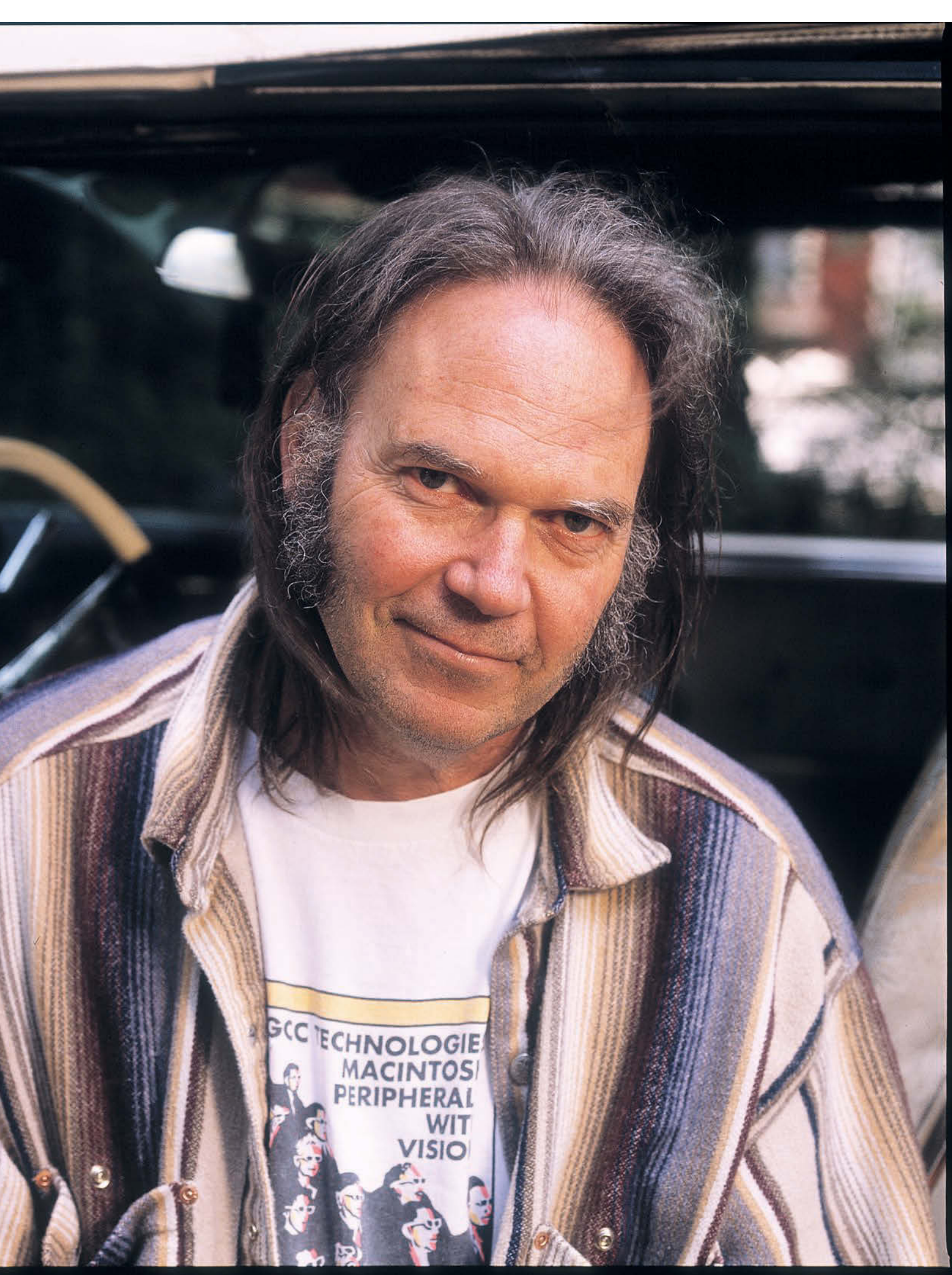
Von Susanne Hofbauer

Breitbeinig sitzt Neil Young auf dem Kofferraumdeckel eines Eldorado. Zwei brusthohe Finnen ragen neben ihm aus der Karosserie auf, tragen auf halber Höhe je ein Paar jetdüsenartiger Rohrmünder, die einmal Lichter waren, jetzt aber glaslos und blind sind. Young trägt Hut, Lederjacke, Jeans, hält seinen Kopf gesenkt, den Blick auf die Erde gerichtet oder auf eines der mächtigen Seitenrohre des Eldorado, der marode ist, eindeutig hinüber, ebenso wie der Jeep Pickup im Hintergrund und das halbe Dutzend anderer Kisten auf diesem Freiluft-Schrottplatz.

Dieses Foto, das auf dem Cover von *Special Deluxe* zu sehen ist, entstand 2007. Auf der Ranch des Sängers in Nordkalifornien gab es damals so viele Autos, dass in den Scheunen, Lagerhallen und Garagen längst kein Platz mehr war und hoffungslose Fälle wie der Jeep und der Eldorado auf einen Abstellplatz ins Freie ausgelagert werden mussten. Seit Neil Young 1966 von Kanada nach Kalifornien gegangen war, hatte er mit *Buffalo Springfield*, in Begleitung seiner Band *Crazy Horse* und als erratischer vierter Mann der Supergroup *Cosby, Stills, Nash & Young* Musikgeschichte geschrieben. In seinem Leben gab es aber auch noch einen anderen starken roten Faden: Autos. Diesem Faible hat er sein jüngstes Buch gewidmet, über 400 Seiten Erinnerungen, die er mit den Autos seines Lebens verbindet und die er mit entzückenden selbst angefertigten Modell-Zeichnungen illustriert hat.

Neil Young 1994 auf seiner Ranch in Nordkalifornien, wo er heute noch lebt: „Ich habe enge Straßen immer geliebt, und die Wege um die Ranch herum waren perfekte einspurige Straßen am Hang, die sich durch die Stille und Schönheit der Redwoods schlängelten.“







1948 Buick Roadmaster Hearse „Mort“.

Da ist zum Beispiel *Mort*, ein 1948er Buick Roadmaster. Er verließ Youngs erster Band, den Squires, „aus dem Stand einen Wiedererkennungswert, der die Gruppe von anderen unterschied“, schreibt Young. Kein Wunder: *Mort* war ein Leichenwagen. Der 18-jährige Young entdeckte die Anzeige in der Zeitung, fuhr zum Beerdigungsinstitut und kaufte den Roadmaster, der „riesige Hecktüren hatte und Schienen, auf denen die Särge in den lila ausgekleideten Laderaum hineingeschoben wurden“. Perfekt für das Equipment der Band, die bis dahin im Ensign von Youngs Mutter Rassy von einem Highschool-Gig zum anderen unterwegs gewesen war.

Der Roadmaster („Er war einfach großartig, ich habe ihn nie vergessen“) war der erste von drei Leichenwagen, die Young kaufte, und er war der Anfang von Neil Youngs gefühlsbetonter, reichhaltiger Auto-Lebensgeschichte. Das Erzählmuster, mit dem er sie aufrollt, ist einfach: Auto folgt auf Auto. Es ist, als würde man dabei zuhören, wie er ein Fotoalbum durchblättert und Geschichten zu den Bildern erzählt, die da auftauchen. Die jeweils erste Begegnung, die Umstände, die Entschlossenheit, das Auto haben zu wollen, und ehrlicherweise auch die Unvernunft, mit dem so manches davon geschah.

Aus der frühen Zeit bleiben besonders die Anfangsjahre in Kalifornien in Erinnerung, als er, der junge Musiker aus Kanada, sich illegal in den Staaten aufhielt. Er hatte keinen US-Führerschein, forderte also immer, wenn er Auto fuhr, heraus, geschnappt zu werden, und wurde tatsächlich auch einmal eingebuchtet. Ein langhaariger Hippie-Musiker durfte in den Zeiten des großen Aufruhrs 1966/67 eben nicht auf den Pardon der Exekutive hoffen. Er kam ungeschoren davon und erhielt 1970 seine Aufenthaltsgenehmigung.

Als Neil Youngs Karriere Momentum aufnimmt, stellt sich ein illustrer, immer verrückter werdender Fahrzeugstrom ein. Nach der Veröffentlichung der ersten Buffalo Springfield-LP kauft er sich eine Corvette auf Raten, verliert sie aber wieder. Dann besorgt er sich einen graulackierten Mini Cooper S mit superbreiten Reifen und dunkelgetönten Scheiben, den er *The Norge* tauft, weil er wie ein Kühlschrank aussieht. Mit dem glüht er über die unbefestigten Straßen des Topanga Canyon, wo er damals wohnt, zu den Bandproben. Es folgt ein silber-schwarzes 1934er Bentley-Coupé mit rissiger Lackierung und altem Leder, das er liebt, aber er begeht den Fehler, ihn vollständig restaurieren zu lassen. Er behielt danach zwar „das schönste Auto, das ich je gesteuert habe“, fuhr es aber nie wieder. Seine Seele war zerstört.

Wann immer er einen Erfolg feierte, belohnte sich Neil Young mit einem Auto. „Über die Jahre sind diese Wagen jeglicher Art“, schreibt er, „Sinnbild für Ziele und Leistungen geworden, die ich auf meiner Lebensreise erreicht habe.“ Er kaufte wunderbare Klassiker und erfüllte sich langersehnte Wünsche. Vor allem die Buicks der 1940er und 1950er Jahre hatten es ihm angetan. Er hielt sie für herrliche Fantasieschöpfe, die er schon in seiner

„Ein Panama-Joint und eine Tour mit dem Jeepster war eine schöne Kombination, und damals machten wir das oft, fuhren auf alten Straßen hoch auf die Berggipfel, hielten dort an und schauten mit unseren jungen Augen auf die Schönheit Kaliforniens, unser Sehvermögen durch das gute Gras gesteigert und sensibilisiert.“

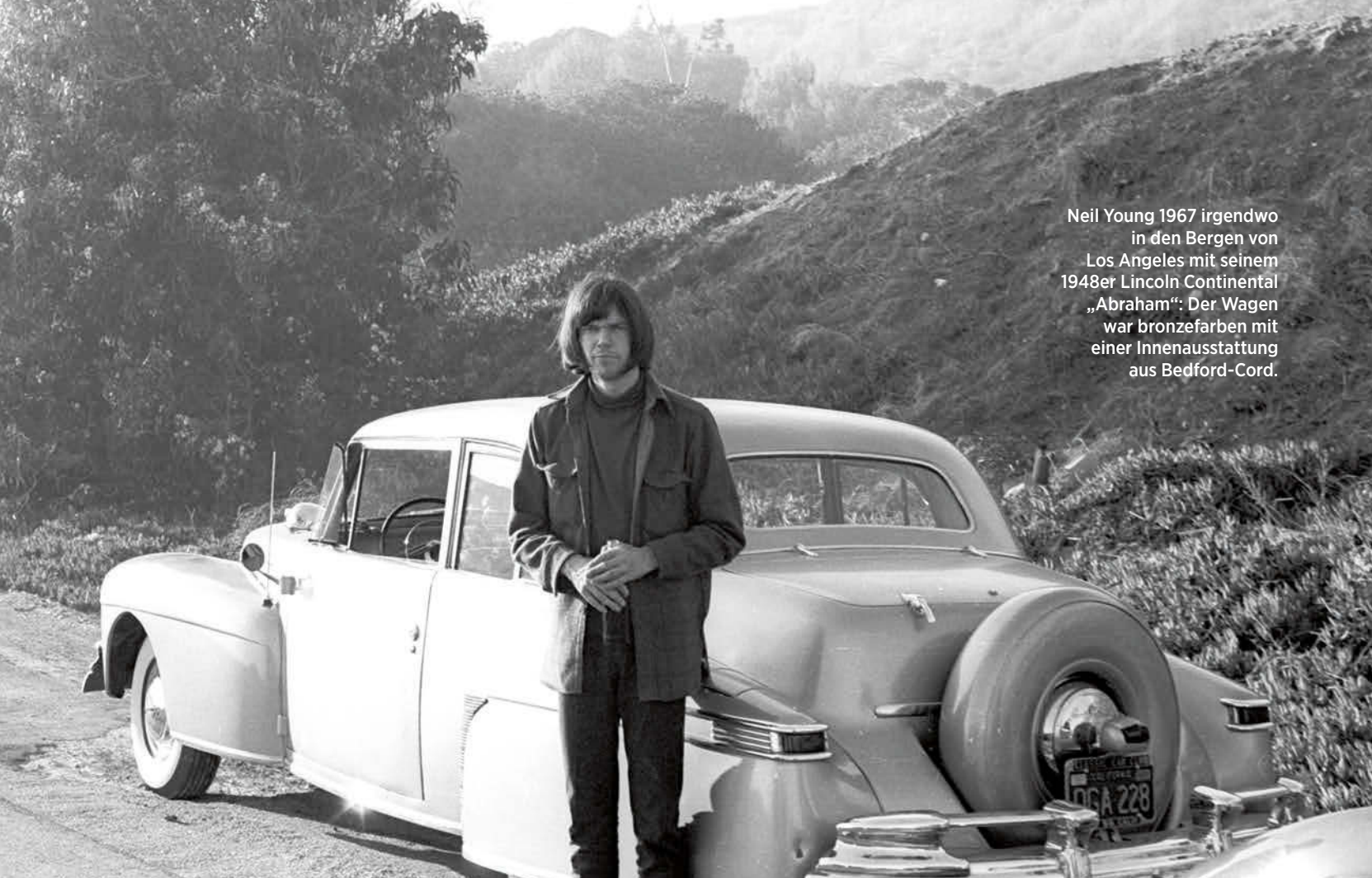
Neil Young in „Special Deluxe“



Neil Young 1974 im Rolls-Royce, den er sich nach einem Auftritt mit Cosby, Stills, Nash & Young in London gekauft hatte.



Buffalo Springfield posiert 1966 auf einer Stretched Limo in L. A. Neil Young sitzt rechts auf dem Dach, neben ihm Stephen Stills, mit dem Young die Band im selben Jahr gegründet hatte.



Neil Young 1967 irgendwo
in den Bergen von
Los Angeles mit seinem
1948er Lincoln Continental
„Abraham“: Der Wagen
war bronzefarben mit
einer Innenausstattung
aus Bedford-Cord.



1974 kauft sich Young in
England einen Rolls-Royce
Shooting Break und fuhr
mit „Wembley“, wie er
den Wagen nannte, nach
Amsterdam und Belgien,
wo das Auto vor dem
Brüsseler Hilton allerdings
den Geist aufgab.



Mit seinem „Lincvolt“ 2010 bei einem Auftritt im Seminole Hard Rock Hotel. Young hatte sein 1959er Lincoln Continental Cabrio in monatelanger Arbeit zum Elektroauto mit Biosprit-Range Extender umbauen lassen. Ein Experiment mit Höhen und Tiefen. Einmal brannte der Lincvolt eine Scheune auf Youngs Ranch nieder.

Kindheit bewundert hatte. Ein halbes Dutzend Buicks haben im Buch ihren Auftritt, diverse Roadmaster und ein ganz seltener Skylark, außerdem drei Cadillac Eldorado Biarritz, von denen einer *Nanu, der liebeskranke Elch*, getauft worden war. Überhaupt gab Young den Autos, zu denen er eine besondere Beziehung aufgebaut hatte, gerne Namen. Sein erster Lincoln Continental hieß *Abraham*, seinem 1975er Dodge Pickup verpasste er den Beinamen *Stretch Armstrong* und den 1930er Rolls-Royce Shooting Break, mit dem er sich zu einem Tournee-Abschluss in London belohnte, nannte er nach der letzten Konzert-Location *Wembley*.

Neil Youngs Autoleben kannte aber nicht nur Höhen. Er kaufte manchmal wild und unbedacht. Autos vom Schrottplatz, ohne sie Probe zu fahren. Immer wieder fand er beim Durchstöbern der Zeitungsannoncen etwas, das er unbedingt haben wollte. Einen 1947er Roadmaster Kombi etwa, der von seinem Besitzer, einem Pornofilm-Produzenten, mit einem Pinsel außen marineblau und innen grellorange gestrichen worden war. Der Versuch, den Lack mit Drahtbürsten zu entfernen, machte die Sache nicht besser, und der Coachbuilder, der in der Folge mit der Restaurierung beauftragt wurde, nannte den Wagen „ein Stück Scheiße“, machte sich aber trotzdem an die Arbeit.

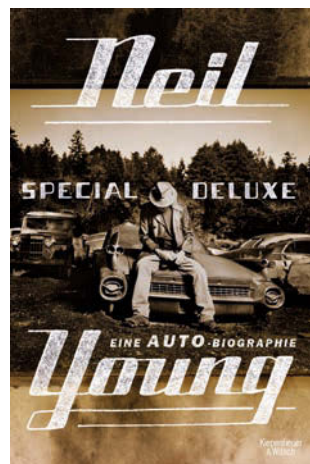
„Was Autos betrifft, trennt nur ein schmaler Grat den Sammler vom Besessenen, und ich balancierte auf ihm entlang“, schreibt er an einer Stelle und räumt ein, sich von Zeit zu Zeit Sorgen gemacht zu haben über seine Leidenschaft. Aber das Gefühl der Besorgnis verschwand auch wieder.

Eine der heitersten Buch-Episoden ist die seines Citroën SM, ein Auto, das so ganz anders war als alles, was er bis dahin besessen hatte: ein Konträrmobil. Es war eine kurze Liaison. Auf einer seiner ersten Ausfahrten auf dem Highway 33 („Ich brettete mit 145 km/h die menschenleere Straße entlang, rauchte einen Joint und fühlte mich wie Steve McQueen auf Anabolika“) forderte ihn ein scheinbar harmloser Käfer, der einen Porsche-Motor unter der Haube hatte, zu einem Kräftemessen heraus. Als Young mit 170 Sachen in ein Schlagloch fuhr und beinahe die Kontrolle über das Auto verlor, war seine Racing-Ambition auch schon wieder erloschen und bald danach verkaufte er den SM wieder.

Und dann, im letzten Viertel des Buches, kommt die Wende: Young wird zu einem Umwelt-Jünger. Immer wieder hatte er in

seinen Erzählungen Autofahrten zu CO₂-Emissionszahlen hochgerechnet, eine Mahnung, die das durchschnittliche Auto-Amerika zweifellos immer noch bitter nötig hat. In den 1950ern und 1960ern dachte daran aber noch niemand. Young war von der Idee erfasst worden, einen der alten Wagen, die er so sehr liebt, mit einer umweltfreundlichen Hybrid-Antrieb-Selbstkreation auszustatten, und wählte dafür seinen Continental, der von da an Lincvolt hieß. Wie bei jedem seiner Auto-Engagements verbiss er sich in die Sache. Er erlebte Höhen und Tiefen. Einmal brannte der Lincvolt auf Youngs Ranch völlig aus und zerstörte eine Lagerhalle voller Devotionalien.

Aber er blieb dran, denn „es ist doch eine feine Sache, die Berühmtheit für eine Sensibilisierungskampagne zu nutzen“. Die Fahrt mit dem Lincvolt nach Washington gehört zu einer der packendsten Passagen des Buches. Young, der große Wagen, die Weite des Landes – es war bei jedem Auto das Gleiche: „Während ich in meinem Wagen auf diesen Straßen unterwegs war, war es einfach, aus den Augen zu verlieren, wer ich war und welches Jahr wir schrieben. Nach einer Weile, ohne jemandem zu begegnen, wurde es einfach das Jahr des Autos.“ Im Falle des Lincoln: 1959.



Citroën Deux Chevaux.

NEIL YOUNG
Special Deluxe –
eine Auto-Biographie.
Übersetzt von Guntrud
Argo und Michael Kellner.
Verlag Kiepenheuer &
Witsch 2015.

Hasen auf dem Feld

Als das Training noch wild war. Erlebnisse auf dem heißen Sitz des Bastei-Käfers von Gösta Zwilling.



2. AKT. Damals durfte man vor einer Rallye trainieren, so oft und so viel man wollte. Es waren Zeiten wie zu „O.K. Coral“ in Tombstone im Wilden Westen. Ich erwähne das deshalb, weil heutzutage Trainingsfahrten auf den Rallyerouten strengstens vorge-schrieben sind, auf jedem Meter lauern als Heuschöber, Mürmel-tiere oder Haselstauden getarnte Spione und fotografieren jeden Sünder, der außerhalb erlaubter Trainingszeiten auch nur einen Fuß auf die Strecke stellt.

So genanntes „wildes Training“ war state-of-the-art. Mein Mäzen Gösta Zwilling strebte immer nach dem Höchsten. Sein Größenwahn war nicht einmal durch die neunundzwanzig PS sei-nes Volkswagens zu bremsen – der Wagen hörte übrigens auf „Bastei-Käfer“, weil er zu den Aktiva von Mutters „Fahrschule Bastei“ gehörte. Nein, bevor Sie fragen, er hatte kei-ne zweiten Pedale am Beifahrersitz.

Wir trainierten nahezu jeden Tag und jede Nacht, die Gott werden ließ. Ich saß am so genannten „heißen Sitz“ und verfasste den „Schrieb“, das Roadbook mit den Aufzeich-nungen wie „Links 5“ ... „Kuppe rechts“ ... „Rechts 1“; Erstes bedeutete für den Fahrer eine Linkskurve mit voll durchgetretenem Gaspedal, das Zweite eine unübersichtliche Kuppe, bei der es dahinter rechts weiterging und „Rechts 1“ war eine rechte Haarnadelkurve. Man sieht, das Schulnotensystem 1 bis 5 verfolgte mich bis spät in die Adoleszenz! Meine psychischen Schäden der frühen Jugendjahre hatten somit nie Gelegenheit, voll auszuheilen.

Die nächtlichen Trainingsfahrten mit Gösta waren naturgemäß nicht stressfrei. Während einer Nacht zählte ich genau elf Ausritte. Einmal übersah Gösta um zwei Uhr nachts eine Kurve und krachte „wide open“, also Vollgas, mitten in ein großes Bauerngehöft. Der Volkskübel wirbelte zwischen Kuhstall, Jauchegrube, Heuballen und dem bäuerlichen Haupthaus mehrmals um die Achse ... Steine spritzten nach allen Richtungen, der Hof im Staub zugenebelt ... der Hund riss sich von der Kette los und raste davon ... wahrscheinlich bis nach Tschechien. Bevor der Altbauer im Nachthemd die Hacke fand, um uns zu erschlagen, waren wir schon fort.

Ein andermal – ich erinnere mich, als wär's letzte Nacht gewe-sen – donnerten wir irgendwo in den nördlichen Kalkalpen über eine Schotterstraße, ich kritzelte in einem Schreibblock allerlei Nützliches über die Streckenführung. Nach einer Vollgaslinken folgte etwa einhundert Meter später eine scharfe Rechtskurve – der Außenrand der Kurve lag wie eine klar akzentuierte Linie vor

uns. Göste raste darauf zu – ich glaube, er hatte die Rechtskurve nicht einmal gesehen, oder nicht sehen wollen –, er ignorierte die Kurve einfach und steuerte unbeirrt gerade auf die Kante zu.

Vielleicht dachte er, es wäre eine Kuppe oder Schanze ... in Österreich hatte man schon immer ein Faible fürs Skispringen ... vielleicht wollte Gösta so etwas einmal mit dem Auto probieren. Auf jeden Fall, bevor ich ihn auf die Kurve aufmerksam machen konnte, waren wir hoch in der Luft. Mein erster Gedanke war, hoffentlich ist hinter der Kante keine hundert Meter abfallende Felswand.

Die Luftfahrt dauerte sehr lange, aber irgendwann kam unab-

wendbar die Landung. Der Fahrschulkäfer krachte mitten in ein frisch gepflügte Feld, wir hatten noch immer einen Achtziger drauf, der mir allerdings wie zweihundert vorkam. Wir landeten merkwürdigerweise auf allen vier Rädern, was für den Volks-wagen und seine wohl tertierte Balance spricht, und wirbelten wild auf dem Acker herum ... die reichlich bestückte Schein-werferbatterie (damals waren noch die Jod-lampen „Jodler“ erlaubt) erhellte in der Sekunde eine ganze Kompanie Feldhasen, die mit im Licht blitzenden Augen nach allen

Richtungen davonstoben. Nachdem Gösta es irgendwie geschafft hatte, den Käfer zum Stehen zu bringen, strich er sich über seinen schon zur Berühmtheit gelangten Schnauzbart, kurbelte das Fenster runter, starrte in die Nacht hinaus und fragte in die Stille: „Sag einmal, was machen die Hasen da mitten in der Nacht?“

Mir fehlte spontan die Kraft für eine einführende Vorlesung über „Vergleichende Verhaltensforschung“, Konrad Lorenz, Rupert Riedl et al.

Unsere Trainingsfahrten endeten meist um fünf oder sechs Uhr früh. Geschlaucht und übernächtlich krochen wir ins Bett – mit dem bitteren Geschmack im Mund, gerade noch mit dem Leben davongekommen zu sein.

(Fortsetzung folgt)



VW Käfer, 29 PS, Gösta und der Steirer beim Training.

In den Sechzigern gehörte **Erich Glavitz** zu den schillerndsten Gestalten der heimischen Motorsportszene. Das Geld für den Rennsport verdiente der Steirer als Stuntman: Er doppelte u. a. James Bond in „Im Geheimdienst Ihrer Majestät“ und wurde von Steve McQueen als Fahrer in „Le Mans“ verpflichtet. Später wurde er erster Kawasaki-Importeur Österreichs, dann Schriftsteller. Mitte der Sechziger war Glavitz fixer Bestandteil der überschaubaren, aber umso aktiveren Wiener Motorsportszene.

Hochwertige, außergewöhnliche
Produkte & Geschenkideen für Männer
im neuen Webshop der Autorevue.

VERSAND-
KOSTENFREI
BESTELLEN!

V2-MOTORRADMOTOR-BAUSATZ

Sie wissen, dass der blubbernde Sound und die Power einer Harley-Davidson oder Moto Guzzi dank einem V2-Verbrennungsmotor entstehen? Nein? Dann ist dieser originalgetreue V2-Motorradmotor-Bausatz mit Buch genau das Richtige.



SNOWMOBILE ALPIN TRIP

Fahren wie im Action-Film: Erleben Sie die Kraft der Snowmobiles in der wunderschönen Alpenlandschaft der Katschberg-Region. 180 PS und 400 Kilo Leergewicht treten an gegen hochalpines Gelände. Wie lange halten Sie durch?

STEAKMESSER SET MIT STABILISIERTEM BUCHENGRIFF

Ob in der Küche oder bei einem Ausflug – diese zwei handlichen Messer machen bei jedem Einsatz eine gute Figur.



TACHO UHR EDITION VW T1 1961

Die unverwechselbaren Designelemente des originalen Tachometers sind absolut detailliert auf die Uhrenzifferblätter übertragen. Die Uhrenkrone ist dem Öleinfülldeckel nachempfunden.



DIE EVOLUTION DES DRIFTWINKELS, VOLUME 1+2

Lockerer Geschichtsunterricht und spannende Rallye-Aufnahmen: Erleben Sie die Entwicklung der Rallye-WM auf DVD, mit neuem Bildmaterial und hochwertiger Aufbereitung.



4x4 MONSTER R/C

Spüren Sie Ihr Herz hämmern, wenn dieser monstergroße R/C Offroader mit bis zu 80 km/h an Ihnen vorbeibrettert. Dank Allradantrieb mit Einzelradaufhängung und Einzelradfederung ist ihm der Untergrund völlig egal.

JAMES HUNT RACING COLLECTION

Exklusive, stylische Produkte der James Hunt Racing Collection für echte Fans des legendären Rennfahrers und Weltmeisters.



Diese und viele weitere Produkte: shop.autorevue.at

LESERBRIEFE & IMPRESSUM

Schreiben Sie an: Redaktion Autorevue, Taborstraße 1-3, 1020 Wien, redaktion@autorevue.at



Diesmal verlosen wir ...

... noch mehr Kalender, die zwar jetzt im Verhältnis schon ein bisschen älter sind als die Kalender der letztmonatigen Verlosung, aber Sie und wir wissen damit sicher routiniert umzugehen. Zu haben sind also ein Ennstal-Classic-Kalender, einer mit dem Mercedes-AMG GT vor zwölf USA-Motiven und ein VW-Käfer-Kalender von Memminger, alle drei sehr fesch. Wir geben sie ja nur her, weil man in Glas-Redaktionswände keine Nägel einschlagen kann.

Einsendeschluss ist diesmal der 10. Februar 2016.

IMPRESSUM

Autorevue Abo-Service Taborstraße 1-3, 1020 Wien
Tel. (43) 1 245 23-8000, Fax: (43) 1 245 23-8100. Abo-Neubestellungen:
Tel. (43) 1 95 55-100, Fax: (43) 1 95 55-200, E-Mail: abo@autorevue.at
Abobetreuung: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, www.dpv.de

Adresse des Herausgebers und der Redaktion Taborstraße 1-3,
1020 Wien Tel. (43) 1 863 31-5201, Fax: (43) 1 863 31-5630
E-Mail: redaktion@autorevue.at

Anzeigenabteilung Taborstraße 1-3, 1020 Wien Tel.: (43) 1 863 31-6131, Fax: (43) 1 863 31-6607, E-Mail: anzeigen@autorevue.at

Herausgeber Christian Kornherr

Redaktion Susanne Hofbauer, Wolfgang Hofbauer, Axel Höfer,
Dipl. Ing. (FH) Christoph Jordan, Christian Kornherr (Chefredakteur),
Christian Seidel, Ing. Rudolf Skarics, David Staretz (Autorevue-Autor), Martin Strubreiter

Grafik Markus Pölzl (Art Director)

Chefin vom Dienst Claudia Steinacher

Fotos Andreas Riedmann

Ständige Mitarbeiter Martin Datzinger, Paul Galler, Thomas Kussin,
Jürgen Skarwan, Michael Szemes, Philipp Waldeck

Redaktionssekretariat Gerda Ottendorfer (DW 5201)

Medieninhaber, Verleger, Produktion Verlagsgruppe NEWS
Gesellschaft m.b.H., FN 183971x, HG Wien, Taborstraße 1-3,
1020 Wien. Verwaltung: Verlagsgruppe NEWS, Taborstraße 1-3,
1020 Wien, Tel. 01 863 31-6131, Fax-DW: -6607.

Verlagsort/Sitz: Taborstr. 1-3, 1020 Wien

Geschäftsführung Dr. Horst Pirker (CEO & Vorsitz),
Mag. Richard Starkel (CFO), Dr. Markus Fallenböck (CSO),
Mag. Helmut Schoba (COO), Dietmar Zikulnig (CSO)

Generalbevollmächtigter Dkfm. Helmut Hanusch

Verlagsleitung Wolfgang Hermeneit

Anzeigen Reinhold Oberegger (Ltg.), Philipp Sebo

International Sales Mag. Evelyn Strohriegel (Ltg.)

Mediaservice & Marktforschung, Anzeigenverrechnung Andrea
Peter (Ltg.), Merisa Pavic. Derzeit gilt die Anzeigenpreisliste 2015.

Controlling & Rechnungswesen Mag. Richard Starkel (Ltg.),
Christine Glaser (Ltg. RW)

Produktion Sabine Stumvoll (Ltg.), Hans Molnar

Anzeigenproduktion Günter Tschernitz (Ltg.)

Vertrieb Dr. Markus Fallenböck (Ltg.), Cornelia Wolf (EV)

Leser-Marketing Mag. Kerstin Gruber (Ltg.), Philipp Sebo

VGN Creative Hildegard Linsbauer (Ltg.)

Anzeigenmarketing Antje Lehnert-Jaich (Ltg.)

Eventmarketing Mag. (FH) Tina Durst (Ltg.)

Reproduktion Neue Medientechnologie Ges.m.b.H., 1020 Wien,
Taborstraße 1-3

Druck Quad/Graphics Europe, Pułtusk 120, 07-200 Wyszów,
Poland. www.QuadGraphics.pl

Vertrieb Morawa Pressevertrieb GmbH & Co KG, Hackinger Straße
52, 1140 Wien

Erscheinung, Preis, Abonnements Die Autorevue erscheint zu
Beginn jedes Monats, Einzelpreis: € 4,50 (Inland). Jahresabo-Preis:
€ 45,00 (Inland). Abo-Tel. 01/95 55-100 oder www.autorevue.at/abo

Druckauflage ÖAK 1. Halbjahr 2015: 70.167. Der Offenlegungstext
gem. § 25 MedG ist unter www.autorevue.at/impressum abrufbar.

Art Copyright ©Bildrecht, Wien. Alle Rechte, auch die
Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 Urheber-
rechtsgesetz, sind vorbehalten.



GEWINNER I: BREITLING-KALENDER

Liebes Autorevue-Team,

jetzt schlägt's aber wirklich dreizehn! Da am 13. Einsendeschluss ist, noch schnell mein Kalenderwunsch an Euch! Wie passend, dass Wandkalender meistens 13 Seiten haben. Dass W.O. Bentley an einem 13. verstorben ist, erwähne ich nur, damit hier noch eine „13“ Platz findet. Léon Breitling ist 1914 verstorben. Ich verzeihe ihm.

Breitling-Meisterwerke sind ihrer Zeit voraus und gehen bis 13 anstatt bis zwölf, habe ich gerüch-teweise gehört ...

Stefan Oberhuber,
Dornbirn

GEWINNER II: LIQUI-MOLY-KALENDER

Danke an Egon Z. für die doch gewährten Einblicke, auch oder weil es keine waren (... ist ja eigentlich das Reizvolle an dieser höchst qualitativen und diskreten Sache.) Danke an David S. für die Wahrung von Geheimnissen. Und was Andreas Riedmann (Photos) angeht: einwandfrei. Aber: BITTE, das nächste Mal möchte ich mitgenommen werden! (Ich mache auch Photos.) Weil das vermutlich nicht funktionieren wird, möchte ich vorschlagen, dass ihr mir einfach den LIQUI-MOLY-Kalender zusetzt. Den häng' ich dann für die älteren Herren neben den MGA, den wir gerade restaurieren.

Oliver Habersohn, Amstetten

GEWINNER III: MERCEDES-KLASSIK-KALENDER

Ich hatte bisher einige Mercedes-Klassiker, dementsprechend groß ist unsere Garage. Die Wände schmückt unter anderem ein Kalender, der die meisten Garagen der Welt schmückt. Auf diesem Kalender sind die Zahlen eher unwichtig, darum wird er jedes Jahr wieder von vorne verwendet. Meine geliebte bessere Hälfte findet ihn nicht so prickelnd, für sie wäre es die größte Überraschung, wenn ich den Damen-Kalender gegen den Mercedes-Klassik-Kalender tauschen würde. Er würde ewig die Wand unserer Garage schmücken, da auch bei diesem Kalender die Zahlen unwichtig sind.

Liebe Grüße,

Thomas Böck, Haugsdorf

GEWINNER IV: BMW-KALENDER

Ein sehr interessantes Auto, der getestete Radical RXC, schön dass es noch kompromisslose Fahrzeuge gibt in Zeiten von Downsizing, Elektrifizierung, Hybridisierung. Daher beschäftige ich mich seit Neuesten mit Youngtimern, sie bedeuten puristisches, ungefiltertes Fahren ohne Sounddesign aus Lautsprechern oder 3-Zylinder-Dieselmotoren. Daher gefällt mir auch euer Klassik-Teil besonders gut. Ich selber bin ein absoluter Classic-BMW-Fan und würde mich besonders über den BMW-Kalender freuen.

Robert Höll, Scheffau



Jaguar F-Pace



Smart fortwo Cabrio



Porsche 911 Targa



Opel Astra

FRÜHLINGSERKRACHEN

Die Frühlingskollektion der Autohersteller ist pflückreif, für Tests oder zumindest erste Ausfahrten. Dass der **Jaguar F-Pace** im Schnee des hohen Nordens steht, soll da nicht weiter stören, dafür wird das Dach des **Smart fortwo Cabrios** im Süden geöffnet, der **Ford Focus RS** brennt sowieso jeden Wintereinbruch weg, der **Kia Sportage** ist für alle Großwetterlagen gerüstet, **Opel Astra** und der **Toyota Prius** in seiner vierten Generation werden immer gerne genommen, und der **Toyota RAV4 2,5 Hybrid** kommt auch gleich mit. Ob der **Subaru Levorg** genauso exotisch fährt, wie sein Name klingt, loten wir auch aus, und **Porsche 911, Turbo, Targa und Allrad** benötigen ohnedies nur Namensnennung, um Vorfreude aufzuwirbeln.

Das März-Heft der Autorevue erhalten Sie am 19. Februar beim Zeitschriftenhändler.



New York im Jonasreindl

Die Zukunft des Autoverkehrs in Wien begann 1962, und es möge nicht verstören, dass es ums Parken ging: Die Votivgarage brachte mit Drive-In-Schaltern, rollschuhfahrenden Einweiserinnen, Tankstelle, Waschstraße und einem Restaurant eine neue Moderne in die Stadt. Ein wenig davon ist noch übrig.



Dort, wo Osten war

Polen mag noch immer als exotisches Reiseziel gelten, was nach der Wahl nicht besser wird. Städte und Landschaft aber sind von scheuer Schönheit, geschichtsträchtig und überraschend, und vor der Danziger Werft kann man heute gut ein Auto fotografieren. Eine halbjährige Reise in zwei Wochen.



MARTIN STRUBREITER

Aus dem Tagebuch eines Redakteurs

Samstag. Der Wankelmotor sei technisch von außerordentlicher Schönheit, hab ich lange geglaubt, quasi die Elfe des Maschinenbaus: Geschmeidiges Drehen der Innereien, das hat schon was. Rudi Skarics hat mir diesen Glauben dann mit einem Satz beiseite geredet. („Die Trochoide eiert, und ohne die Form der Brennkammer würde sie einfach davonfliegen.“) Also kaufe ich statt eines echten NSU Ro80 ein Wankel-Demomodell. Der Flohmarkthändler besteht beim Feilschen auf Summen, die sich durch drei teilen lassen, es wäre wegen der Ästhetik der Zahl. Ein Kauf voller Schönheit.

Sonntag. Hie und da drehe ich hinten an der Kurbel des Wankel-Modells, dann eiert vorne die Trochoide elegant dahin. Erstaunlich wenig Begeisterung dafür ist allerdings um mich herum fühlbar. Daniela bemüht sich nicht einmal, Interesse zu heucheln, dabei bin ich mir sicher, dass ihr noch niemand beim Frühstück einen Wankelmotor vorstellen wollte. Am Abend erklärt ein Freund, dass ich mir das Drehen der Kurbel ersparen könne, es gäbe eh genug Leute, die durchdrehen.



Mein erster Wankelmotor. Die Kurbel ist hinten.

Dienstag. Bilanz nach der ersten Saison im Ruderclub: Ich bin der Einzige des heurigen Kurses, der schon beim Ablegen des Bootes ins Wasser fällt; Rudern macht auch noch Spaß, wenn die Alte Donau fast zufriert, man muss dann weniger auf Schwimmer aufpassen; dass beim winterlichen Fitnesstraining auch Ball gespielt wird, war allerdings nicht ausgemacht. Schon als Jugendlicher war ich mit Bällen so schlecht, dass ich mit einem Schulfreund stets um ein Hustinettenszuckerl wettete, wer von uns beiden beim Turnen als Letzter in die Fußballmannschaft gewählt wird. (Es war relativ unentschieden.) Diesmal fange ich den Ball so patschert, dass Ober- und Unterkiefer erst Tage später wieder schmerzfrei zusammenpassen wollen. Lenkt wenigstens vom per Ball verstauchten Ringfinger ab. Vanillekipferlessen geht trotzdem.

Samstag. Kurbeln am Wankelmotor geht auch. Komme drauf, dass auch beim Modell das Dichtleistenproblem ungelöst ist: Es gibt keine.



**DIE NEUE AUTOSHOW,
AUF DIE ALLE ABFAHREN.**

**auto
revue tv**

**NEUE FOLGEN
JEDEN SAMSTAG
19:33 UHR**

ATV

EISFLÄCHE. DER BESTE SPIEGEL FÜR DYNAMISCHE DESIGNS.

WINTERFREUDE. NEU DEFINIERT.
DAS BMW 4er GRAN COUPÉ MIT xDRIVE.



Symbolfoto



Weitere Informationen erhalten Sie unter www.winterfreude.at, beim BMW Partner Service unter **0800 21 55 55** oder info@bmw.at

BMW 4er Gran Coupé: von 105 kW (143 PS) bis 225 kW (306 PS), Kraftstoffverbrauch gesamt von 4,0l/100 km bis 8,1l/100 km, CO₂-Emission von 106 g CO₂/km bis 189 g CO₂/km.

BMW 4er
Gran Coupé

www.winterfreude.at



Freude am Fahren